

MORZA

ORGAN LIGI MORSKIEJ I PRZECZNEJ.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

*Bez rozwoju gospodarczego
Polska osiągnie dopiero po
stworzeniu własnej floty
dłowej*
Mosicki

„DZIENNIK ZARZĄDU m. ŁODZI”

Czasopismo tygodniowe, poświęcone teorii i praktyce samorządnej miast

„Dziennik Zarządu m. Łodzi” jest największym wydawnictwem komunalnym w Polsce. Wychodzi regularnie co tydzień w objętości conajmniej 16 stron druku.

„Dziennik Zarządu m. Łodzi” zamieszcza: 1) artykuły i rozprawy, poświęcone zagadnieniom gospodarki komunalnej; 2) ustawy i rozporządzenia, dotyczące spraw samorządowych; 3) obfity przegląd życia samorządowego Łodzi i innych miast polskich; 4) dział statystyczny; 5) przegląd dzieł i wydawnictw samorządowych etc. etc.

„Dziennik Zarządu m. Łodzi” jest wydawnictwem, zakrojonem na szeroką skalę, które powinno być znane działaczom samorządowym wszystkich miast.

Prenumerata „Dziennika Zarządu m. Łodzi” wynosi miesięcznie wraz z przesyłką Zł. 1.— (Cena egzemplarza pojedynczego Zł. 0.25).

ADRES REDAKCJI I ADMINISTRACJI:

Ł Ó D Ź, Magistrat — Plac Wolności Nr 14, pokoju Nr. 33

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GODULLA SPÓŁKA AKCYJNA

CHEBZIE G. ŚL.

Tel.: Królewska Huta 340, 343; Ruda 77; Katowice 193 i 339.

Produkty: *Węgiel, Koks.* Produkty uboczne z węgla

kamiennego: siarczan amonu, smoła,

dziegieć, benzol; *Cegły.*

FIRMA SPRZEDAŻY WĘGLA: „ROBUR” SP. Z O. P. KATOWICE, POWSTAŃCÓW 49.

FIRMA SPRZEDAŻY KOKSU I PRODUKTÓW UBOCZNYCH: „CARBOCHEMIA”
KATOWICE, UL. POWSTAŃCÓW 5.

SPRZEDAŻ CEGŁY: „GODULLA” SP. AKC. CHEBZIE G. ŚL.

MORZE

ORGAN LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

Nr. 10.

Warszawa, październik 1927 r.

Rok IV

TREŚĆ NUMERU: 1. Śląsk a morze; 2. Nasza zamorska ekspansja handlowa—*Marjan Turshi*; 3. Wielkie Katowice; 4. Przemysł górnośląski a morze—*Dr. L. Fall*; 5. Śląsk musi pamiętać o morzu—*Zygmunt Tysszel*; 6. Węgiel podstawą rozwoju portów polskich—*Inż. Erazm Fryczkowski*; 7. „Miasta Bańskie” pragną łączności z morzem—*W. Olszewicz*; 8. Czy mamy budować w Polsce kanały?—*Inż. Józef Oksza Grabowski*; 9. Jak pracuje Liga Morska i Rieczna na Śląsku?; 10. Z wycieczki Ligi M. i R. nad morze—*Z. T.*; 11. Przemysł i Wisła z Mysłowic do Warszawy; 12. Jak pracował niemiecki „Flottenverein”?—*Karol Surówka*; 13. Program budowy w porcie gdyńskim—*Inż. St. Łęgowski*; 14. O Szkole Morskiej w Tczewie i o pesymistach—*S. Kosko*; 15. „Hansa” o Szkole Morskiej w Tczewie—*S. K.*; 16. Dostęp do morza—*A. Uziębło*; 17. Anglicy o naszej marynarce wojennej—*Władysław Wolski*; 18. Z życia naszej marynarki wojennej; 19. Z dziennika marynarza—*Tadeusz Stecki*; 20. Śledź, jego życie i zwyczaje—*Franciszek Flak*; 21. Handel zamorski Polski—*Wojciech Stopczyk*; oraz bogata kronika i dział oficjalny L. M. i R.

38 ILUSTRACYJ I RYSUNKÓW W TEKŚCIE.

NINIEJSZY NUMER „MORZA”, Z OKAZJI „TYGODNIA BANDERY” NA TERENIE WOJEWÓDZTWA ŚLĄSKIEGO, POŚWIĘCONY JEST W ZNACZNEJ CZĘŚCI ŚLĄSKOWI, JEGO ŁĄCZNOŚCI Z MORZEM ORAZ PRACY, JAKĄ NA ZIEMI ŚLĄSKIEJ ROZWIJA LIGA MORSKA I RZECZNA.

REDAKCJA.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

Ś L Ą S K A M O R Z E

Śląsk zajmuje 1,2% obszaru Rzeczypospolitej Polskiej. Ludność jego wynosi 4,2% zaludnienia całego Państwa, ale dochody z danin i opłat publicznych stąd płynące dochodzą do 10% wszystkich wpływów skarbu Państwa. Dzielnica to czynna, pracująca wydajnie. Stąd płyną najważniejsze nasze surowce przemysłowe, stąd pochodzi duża część naszego eksportu. W swoim czasie Niemcy chcieli zabić Śląsk, wzbraniając się przyjmować jego węgiel, który przez pewien czas po plebiscycie na mocy konwencji genewskiej miał tam drogę otwartą w ilości 500.000 tonn miesięcznie. Był to okres ciężki dla tego zakątka naszej ziemi. Wydobycie węgla się zmniejszyło gwałtownie, bezrobocie zataczać poczęło coraz szersze kręgi. Zdawało się, że istotnie przyszedł kryzys, z którego niełatwo będzie się nam wydobyć. Każdą parę rąk roboczych wyzyskiwali nasi wrogowie dla propagandy za rewizję granic polskich na zachodzie. A przesilenie było tem cięższe, że zużycie węgla wogóle się zmniejsza na świecie, że w miarę postępu techniki jest on powoli, ale stale wypierany przez inne źródła energii, jak si-

ła wodna, ropa i jej pochodne i t. d. Polska sama po wojnie była i jeszcze jest lichym stosunkowo odbiorcą węgla. A jednak... Daliśmy sobie radę. Rynek niemiecki został powetowany. W lipcu b. r. wywozimy już 938 tys. tonn węgla. Z tego przeszło 700 tys. tonn węgla śląskiego. A około 400 tys. tonn z tego idzie drogą morską. Te cyfry najzupełniej wystarczają, aby zrozumieć ścisły związek pomiędzy Katowicami a Gdynią. Dla Śląska Gdynia, port własny to nie frazes, to nie hasło modne — to sprawa bytu lub niebytu, to kwestja istnienia, to zagadnienie głodu lub dostatku szerokich mas. Dzielnica ta, produkująca na światową skalę, musi mieć komunikację ze światem, komunikację bezpośrednią — bez tej komunikacji poprostu żyć nie może.

Oddech gospodarczy reszty kraju nie jest tak mocny — toteż nie odczuwa ona tak mocno związku z morzem. Śląsk czuje to z całą potęgą, na Śląsku konieczność jego jest jasna dla każdego robotnika, dla każdego inżyniera, dla każdego przemysłowca. A dla nas musi być jasne, że pierwszym warunkiem utrzymania dzielnicy śląskiej i utrzy-

mania tempa jej życia jest posiadanie dostępu do morza i wykorzystanie go w całej pełni.

Daleko jeszcze jesteśmy od tego. Na razie morze wykorzystujemy przez port niebędący całkowicie naszą własnością. Połączenie z nim Katowic jest niezdarne, idzie linjami, które nie są zdolne należycie obsłużyć tej bogatej krainy. Brak nam zarówno kanału węglowego, jak i prostej linii kolejowej, biegnącej bezpośrednio przez Bydgoszcz na polskie wybrzeże. Co gorsze, widocznie nie całkowicie jeszcze zdaliśmy sobie sprawę z doniosłości tego połączenia, skoro kredyty na ten cel do budżetu wstawiane, dają nam prawo myśleć, że ta najważniejsza dla życia gospodarczego Państwa magistrala nie będzie gotowa wcześniej niż za lat dziesięć (port Gdyński ma już za dwa lata być gotów w pierwszej swej części). I znowu ten drobny fakt stwierdza, że mimo wszystko, mimo olbrzymiego postępu, jaki w dziedzinie morskiej uczyniliśmy w bieżącym roku, jeszcze nie we wszystkich sferach rozumiemy należycie, czem właściwie jest morze dla nas i jakim dzielnicom ma przedewszystkiem służyć. Do-

wodzi to jedynie, że przed Ligą Morską leży jeszcze ogromne pole działania nie tylko w dziedzinie uświadamiania szerokich sfer społeczeństwa na tematy morskie, ale w dziedzinie ciągłego czuwania nad tem, by wszystkie resorty, wszystkie urzędy z jednakową pieczołowitością morskie sprawy traktowały.

Stąd też wynika, jaka niezmiernie doniosła rola przypada obecnie naszym oddziałom śląskim. One to przede wszystkim powinny czuwać nad tem, by łączność pomiędzy krajem czarnych djamentów, a morzem była utrzymana istotnie. Im to w udziale przypada organizować pęd do morza od dołu. Im to w udziale przypada na każdym kroku i na każdym miejscu wysuwać żada-

nia morskie mocno, stanowczo, aby w narodzie naszym nie upowszechniła się gnuśność, by nie upowszechnił się nastrój, że już wiele zostało zrobione. To co zrobiono witaliśmy zawsze z najwyższym uznaniem. Z każdego najdrobniejszego faktu dokonanego na morzu radość była w naszych szeregach. Ale niemniej mamy odwagę powiedzieć, że to, co zrobiono, nie stoi w żadnym stosunku do istniejących potrzeb. A jeżeli gdzie to rozumieć powinni, to przede wszystkim na Górnym Śląsku. I Śląsk to powinien powiedzieć głośno i stanowczo.

Nasze uroczystości morskie, nasz tydzień morski na Górnym Śląsku zbiega się z przyjazdem do tej ziemicy Głowy Państwa. Niechaj że

Pierwszy Obywatel Rzeczypospolitej, za Którego prezydentury morze przestało być jedynie mitem, jedynie hasłem pięknie brzmiącym, a nikogo do niczego nie obowiązującym, przekona się na miejscu, że województwo, któremu tyle pracy i gienjuszu poświęcił, całe staje pod znakiem morza i całe domaga się stanowczych i mocnych posunięć w tej dziedzinie, domaga się z mocą przekonania, że jest to warunek rozwoju Ojczyzny, warunek postępu na Śląsku, stałego tej ziemi z Macierzą związania — domaga się z ufnością — będzie bowiem mówiło do Prezydenta, który z przeszłości Swojej jest Śląski — z prac, które za Jego wóldarstwa najbardziej postąpiły jest — Morski.



Minister Przemysłu i Handlu inż. Eugeniusz Kwiatkowski.

Morze polskie - w niebywale krótkim czasie zdobyło dla siebie prawa przywilejowania całej Polski. Stało się nawet popularne i to zarówno w Katowicach i Łodzi, jak we Lwowie, Wilnie lub Poznaniu. Ale mi wielu zapewne wie jak wielkie i realne usługi gospodarce oddaje państwo to "jeszcze biedne" i niezabudowane technicznie polskie wybrzeże i polskie morze. Krytyka gospodarcza przykazywałaby zupełnie inne, ostrzejsze, dotkliwsze formy, gdyby państwo było odciste od morza.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl 

Nigdy nie wkłady i inwestycje nie dają tak wielkich, tak bezpośrednich i tak rychłych rezultatów, jak nasze inwestycje w dżiale morskim. To ten ambicja współczesnego pokolenia musi się stać rozbudowa całego wybrzeża polskiego, a przede wszystkim Gdyni i Torunia, oraz polskiej floty handlowej!

Strumiński.

20. X. 1927.

Autograf p. Ministra Przemysłu i Handlu inż. E. Kwiatkowskiego, skreślony specjalnie do śląskiego numeru „Morza”.

NASZA ZAMORSKA EKSPANSJA HANDLOWA

Problemat znaczenia morza, ułatwionego do niego dostępu i możliwie nowożytnego urządzenia naszych portów, jako pierwsza część programu, umożliwiającego ideę ekspansji zamorskiej, szeroko bardzo i często był u nas omawiany. Druga część programu tego, a mianowicie kwestja floty polskiej, względnie usprawnienie naszych morskich połączeń, stała się, dzięki energicznej inicjatywie obecnego ministra przemysłu i handlu, w ostatnich czasach coraz bardziej aktualną i coraz częściej wypływa na porządek dzienny rozważań jego ważności i znaczenia.

Wyda mi się rzeczą wskazaną, ażeby te sprawy, i myśli z niemi związane, powtarzane były u nas przecie jaknajczęściej, aby wżyły się poprostu w krew i nerwy społeczeństwa, wytwarzając nastrój tak niezmiernie potrzebny do stworzenia rzeczy nowych, niezmiernie ważnych i przytem niełatwych do wykonania.

Jeżeli przeto zabieram dziś głos w czasopiśmie, poświęconem problematowi morza i jego wielkiego dla Polski znaczenia, to czynię to z pełną świadomością, iż nie powiem rzeczy zupełnie nowych i nieznanych, że niejednokrotnie powtórzę argumenty przez kogoś innego podjęte, niemniej jednak mam wrażenie, że każde słowo w tej kwestji dopowiedziane, powinno znaleźć dziś w Polsce miejsce i posłuch, tak niezmiernie dużą wagę przywiązując do zagadnień, które ze sprawą naszej zamorskiej ekspansji się wążą.

Jeszcze nie tak dawno temu, obserwując nasze obroty handlowe z krajami zamorskimi i studiując cyfry statystyczne obrotów portowych, mieliśmy duże wątpliwości, azali Polska w swej dzisiejszej strukturze gospodarczej, może stanowić czynnik międzynarodowej wymiany handlowej dość ważny, aby wyzyskać w pełni swe prawa w Gdańsku, a ponadto racjonalnie wybudować i rozwinąć obrót przez własny swój port w Gdyni. Był to czas, kiedy na sprawę eksportu w Polsce zbyt małą zwracano uwagę, kiedy zagadnienie naszej ekspansji handlowej traktowane było dość pobłażliwie i kiedy nie zdawaliśmy sobie sprawy z tego, jak bardzo uzależniony jest zrównoważony byt państwa, od sprawności naszej w handlu zagranicznym, od jego racjonalnej geografji, a co zatem idzie od wytworzenia w naszych gospodarczych sferach idei, że zdobycie nowych rynków zagranicznych, że rozprzestrzenianie polskiego handlu na dalsze niż dotychczas rynki, jest sprawą zgola pierwszorzędną wagi. Dopiero, kiedy ten pewnik wysunął się na właściwe w naszych planach gospodarczych miejsce, dopiero z tą chwilą poczęły szybko rosnąć światopoglądy, które ustosunkowały nasze zapatrywania aktualne do tych kwestyj zgola ina-

czej i wywołały wprost spontaniczne odruchy w kierunku nowych dróg i nowych metod polskiego handlu zagranicznego.

Rzecz naturalna, że sprawy te dziś są jeszcze w dość pierwotnym zaczątku, że z tych elementów, które dziś posiadamy nie możemy jeszcze wytworzyć silnych i skutecznych sposobów ekspansji. Ani bowiem nasze połączenia lądowe z morzem, ani urządzenia portowe, które w naszym porcie stoja do dyspozycji, ani wreszcie nasze połączenia morskie, nie są jeszcze tego rodzaju, aby mogły nam dawać w ręce atuty już dziś zdolne do wytworzenia jakiejś celowej linii polityki ekspansyjnej. Niemniej jednak, już te zaczątki, które posiadamy, a przede wszystkim ten program, któryśmy sobie w kierunku zużycia morza dla polskiego handlu zagranicznego wytworzyli, dają podstawę do optymistycznych na przyszłość wróżb.

Dzięki zdecydowanej idei naszych czynników kierowniczych, a przede wszystkim dzięki temu, że udało się znaleźć należyty odzew wśród zainteresowanych kół gospodarczych, powstała w Polsce dość żywo odczuwana myśl, iż morze jest dla państwa, dla jego istnienia, dobrobytu i rozwoju, czynnikiem, tak bardzo ważnym, iż bez niego przyszłość nasza gospodarcza byłaby wielce zagrożona.

Cały szereg przemysłów, przyczem przemysł górnośląski na pierwszym należy postawić miejscu, nauczył się już dziś używać morza jako środka komunikacji towarowej i idąc w tym kierunku konsekwentnie poczyną tworzyć organizacje własne, które technikę transportową modernizują, względnie tworzą elementy, których nam w tej chwili brakuje. Przemysł węglowy, który wziął prym w tej robocie, tworzy wszak własne urządzenia portowe, własną flotę morską, przyczyniając się tem samem nietylko do ułatwienia transportu polskich towarów za morze, lecz także do łącznego z rządem budowania programu wielkiej w przyszłości polityki morskiej.

Te bardzo korzystne objawy przedsiębiorczości naszego przemysłu, doceniane są niewątpliwie przez społeczeństwo w zupełności i muszą, zdaniem mojem, w przyszłości wydać rezultaty pozytywne zarówno w kierunku czystego interesu, jak też w kierunku rozwinięcia tempa naszej ekspansji handlowej, a co zatem idzie tempa zdobywania rynków, do niedawna zupełnie nam jeszcze nieznanych. Są to wszystkie momenty, które w racjonalnie pomyślanym programie naszej ekspansji niepoślednią odgrywają rolę i dowodzą, że pomimo wszelkich trudności, z których największą byłaby trudność finansowego zorganizowania sprawy, rzecz szybko krokami zdąża naprzód i coraz

wyraźniej krystalizuje zdrową myśl gospodarczą, która się w niej ujawnia.

Od chwili, kiedy nasz eksport z roli kopciuszka, ograniczanego wszelkimi możliwymi reglamentacjami i trudnościami, stał się wreszcie czynnikiem popularnym, elementem, którego znaczenie doceniają wszystkie sfery społeczno-gospodarcze, od tej chwili także sprawa sposobu szukania dla niego dróg, utworzenia mu miejsca na rynkach obcych i usprawnienia jego metod, stała się popularnym problemem. Jakkolwiek więc na temat eksportu, na temat jego techniki i kierunków, często dość różne i niezupełnie słuszne są wypowiedzane zdania, to jednak fakt, że stanowi on przedmiot ogólnej dyskusji i wywołuje zainteresowanie w szerokich warstwach, dowodzi, iż rzecz jest na zdrowym gruncie i że na fundamencie tym będzie można budować dalsze prace niełatwe w naszych warunkach i skomplikowane, jednakowoż, jak wiadomo z dotychczasowych rezultatów, zgola nie beznadziejne. Jako tezę bowiem dla naszego eksportu, zwłaszcza zamorskiego, postawić należy okoliczność, którą w miarę badań coraz ogólniej się konstatuje, iż towar polski ma wszelkie szanse powodzenia na obcych rynkach i mylnie jest przekonanie do tej pory wśród producentów polskich dość ogólnie panujące, że nie jesteśmy w stanie konkurować ceną z temi narodami, które rozwinęły produkcję eksportową, zwłaszcza w ostatnich czasach, bardzo wysoko i zawojowały rynki, na które my byśmy się dopiero teraz dostać pragnęli. Zarówno na Dalekim Wschodzie, jak i w Australji, w Ameryce Północnej i Południowej stoja dla nas otworem rynki na artykuły, których produkcja u nas jest postawiona w ten sposób, że może jakościowo wytrzymać konkurencję obcą. Informacje, nadchodzące stamtąd do Państwowego Instytutu Eksportowego, pogłębiane przezeń drogą specjalnych studjów, dowodzą, że mamy szanse eksportu całego szeregu wysokocennych produktów, o ile możność bezpośredniego morskiego kontaktu będzie ułatwiona.

Są to pewniki dziś już niemal kwestji nieulegające i one dowodzą ponad wszystko inne, że jest tylko sprawą naszej aktywności w kierunku wyzyskania wszystkich, z dostępem naszym do morza związanych możliwości, ażeby nietylko dźwignąć nasz eksport drogą zbycia się towarów, których rynek krajowy nie wyczerpuje, ale ażeby dźwignąć naszą produkcję z wyraźnem przeznaczeniem jej na eksport. Ostatnie kroki, czynione w kierunku ułatwień transportowych morskich, a uwieńczone niejakim powodzeniem, pozwalają ufać, iż sprawa pójdzie nadal w należyтым kierunku i w należyтым tempie. Potworzyć tu na tem miejscu jeszcze raz

muszę jednakowoż, że aby ją doprowadzić do należytego napięcia i ażeby stworzyć pewną ilość pozytywnych faktów, które ją na należytych posta-

wia poziomie, nie dość jest najlepszych wysiłków ze strony czynników rządowych, ale potrzeba na to przystosowania całej psychiki narodu do

wielkości tych zagadnień, jakie stoja przed nami, a które posiadają wszelkie szanse, abyśmy je własnymi rękoma zrealizowali.

MARJAN TURSKI



Protektor Ligi Morskiej i Rzecznej na Górnym Śląsku, Wojewoda Śląski dr. Michał Grażyński. Niżej autograf p. Wojewody, skreślony specjalnie dla śląskiego numeru „Morza”.

*Należy uprzedzić społeczeństwo polskie do przekonania,
że dostęp do morza jest jednym z najpilniejszych
gwarancji politycznej i gospodarczej niezależności państwa*

*M. Grażyński
Wojewoda Śląski*

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WIELKIE KATOWICE

W numerze śląskim, należy się parę słów wielkim Katowicom, stolicy autonomicznego województwa — miastu pod względem zaludnienia jednemu z pierwszych w Rzeczypospolitej, bo szybkim krokiem podążającym do cyfry 150 tys.

Dzieje jego są bardzo nowe. (Opowiada o tem pięknie wydana przez Magistrat grodu śląskiego książka Wł. Nałęcz-Gostomskiego, p. t. Wielkie Katowice). Jako miasto istnieją Katowice od r. 1866-go. Miały wtedy cztery i pół tysiąca mieszkańców. Przemysł, bogactwo ziemi, praca ludności sprawiły, że rosły one z niesłychaną szybkością.

Katowice nie posiadają zabytków historycznych dawnej przeszłości. Ich architektura i plan — są nawskroś nowożytne. Popierane przez rząd pruski w ten sposób, by stały się ośrodkiem germanizmu otrzymały one dość duże inwestycje

już przed wojną. Rozwój ich jednak zamknięty został — Niemcy bowiem nie chcieli przyłączyć do nich gmin okolicznych o przeważającej większości polskiej. Względem te upadły po przyłączeniu Katowic do Polski. Dostały one nowy impuls rozwoju terytorjalnego, rosnąć jednocześnie w znaczeniu jako miasto, gdzie zbiegły się interesy administracyjne kraju o niezmiernych zasobach.

Trudności finansowe nie pozwalają Katowicom na rozbudowę w tempie, jakiego to miasto potrzebuje. Stwierdzić przecie należy, że bądź co bądź postępuje ono naprzód. Odnowiona została jego szata wewnętrzna (bruki, chodniki, zieleńce), założono duży park. Ciekawe jest też niezmiernie, jak Katowice pod względem gospodarczym przystosowują się do życia polskiego z jednej strony zaopatrując kraj w produkty swego przemysłu — z

drugiej całkowicie aprowizując się tem, co dostają z rolniczych części państwa.

Poczynają też one eksportować produkty hodowli, uszlachetniając je w sposób przemysłowy. Katowice należą do miast, których rozwój jest zapewniony. W Niemczech byłyby dotąd ginącą miściną powiatową. W Polsce stają się ośrodkiem o europejskim znaczeniu.

KAŻDY CZYTELNIK

„MORZA”

winien jednać nowych prenumeratorów.

PRZEMYSŁ GÓRNOŚLĄSKI A MORZE

Gdy trzy lata temu pod wpływem bezmyślnej obstrukcji sprusaczonych Gdańszczan powzięto myśl zbudowania własnego portu w Gdyni i podjęto pierwsze w tym kierunku prace, wezwano do Ministerstwa Przemysłu i Handlu w charakterze doradcy jednego z polskich inżynierów-fachowców, prawdziwego „Weltenbummlera”, który cały świat niemal zwiedził, wiele portów widział i na robotach portowych zębę zjadł. Wezwany inżynier stawiał się i na wstępie rzucił pytanie:

— Ile i czego możemy eksportować?

Wymieniono drzewo, zboże, cukier, w takich a takich ilościach, reszta drobnica bez znaczenia.

— A węgiel? — zapytał inżynier

— Och, o węglu niema mowy. Nasz węgiel nigdy nie pójdzie na rynki północne.

I rzeczywiście póki cena tonny węgla grubego fob Gdańsk wynosiła 13 sh t. zn. niespełna 16 zł, póki złoty był złotym, a koszty przewozu do Gdańska wynosiły 11,18 zł, t. j. przeszło 9 sh za tonnę, t. j. póki za tonnę węgla franko kopalnia pozostać mogło mało co ponad 4 zł, o eksporcie węgla nie mogło być mowy. To też jeszcze w pierwszej połowie 1925 r. przeciętna miesięczna wysyłka węgla

przez Gdańsk wynosiła śmieszna cyfrę 4000 tonn. Gdy jednak złoty przestał być złotym, gdy wybuchła wojna celna z Niemcami i Rząd w obojętności przed grożącym polskiemu przemysłowi węglowemu zupełnym upadkiem, chcąc poprzeć wysiłki przemysłowców węglowych w kierunku zdobycia nowych rynków zbytu, obniżył stawkę przewozową za węgiel do Gdańska z 11,18 zł na 6,50 zł, gdy w miarę dalszego spadku złotego cena węgla fob Gdańsk w złotych wzrastała, a koszt przewozu w szylingach malał, wywóz węgla przez Gdańsk na rynki północne zaczął gwałtownie wzrastać i już w ciągu 2 półrocza 1925 doszedł do przeciętnej miesięcznej ilości 110 250 ton. W ciągu pierwszego półrocza 1926 wywóz węgla na rynki północne wzrastał w dalszym ciągu i doszedł w kwietniu do 281 000 t., rekompensując w ten sposób przeszło połowę utraconego wskutek wojny celnej niemieckiego rynku zbytu.

Wybuch strajku angielskiego stworzył dla węgla górnoszląskiego koniunkturę wprost niebywałą, której jednak nie zdołał w pełni wyzyskać zarówno z powodu słabej przelotności naszych dróg kolejowych wiodących ku morzu, jak i z powodu zbyt małej zdolności przeładunkowej na-

szych portów. Mimo wyłączenia wszystkich sił i mimo wykorzystania portów pomocniczych na Wiśle, nie zdołano nawet w czasie największego natężenia koniunktury wywieźć przez porty polskie więcej niż 400 000 t., gdy tymczasem sam eksport węgla do Anglii wynosił około 1 miliona tonn. To też zmuszony był wówczas przemysł górnoszląski korzystać na wielką skalę z kolei i portów niemieckich, a sumy, wypłacone w tym czasie za przewóz węgla górnoszląskiego kolejami niemieckimi i za przeładunek tego węgla w portach niemieckich, byłyby napewno wystarczyły na wybudowanie niezbędnie nam potrzebnej specjalnej linii kolejowej do Gdańska i Gdyni. Od tego czasu stosunki zmieniły się o tyle, że dzięki postępującej obecnie dość szybko rozbudowie portu w Gdyni zdolność przeładunkowa tego portu zwiększyła się z 30 000 t. na 100 000 t. miesięcznie, wobec czego zdołano w sierpniu b. r. wystać przez Gdańsk i Gdynię łącznie blisko 500 000 t., co stanowi połowę ogólnego naszego eksportu węglowego.

W chwili obecnej dalszy rozwój naszego eksportu węglowego zależy ściśle od zwiększenia przelotności naszych linii kolejowych ku morzu, której granice osiągnięto przy



Oryginalny wieniec, złożony na grobie Słowackiego przez Śląską Ligę Morską i Rzeczną.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

eksportcie 500 000 t. miesięcznie oraz od dalszej i jaknajszybszej rozbudowy portu w Gdyni. Eksport bowiem węgla górnośląskiego rozwija się zwolna, ale stale, wzrastając z miesiąca na miesiąc w tej mierze, w jakiej pozwalało na to zwiększenie zdolności przeładunkowej naszych portów. Ze względu na ogromne znaczenie, jakie zwiększenie naszego eksportu wogóle, a węgla w szczególności ma nie tylko dla samego Górnego Śląska, lecz również dla poprawy sytuacji gospodarczej całego państwa, wyteżyć należy wszystkie siły, ażeby zbyt powolna rozbudowa linii kolejowych i portu w Gdyni nie zahamowała rozwijających się coraz pomysłniej możliwości eksportowych naszego węgla.

Znaczenie wybrzeża morskiego i morza polskiego dla przemysłu górnośląskiego nie ogranicza się jednak do czysto aktualnej kwestii powiększenia możliwości eksportowej węgla górnośląskiego. Znaczenie to sięga o wiele głębiej i pozostaje w ścisłym związku z nową fazą ewolucyjną, w jaką wszedł od niedawna przemysł górnośląski. Przemysł ten nie miał przed wojną prawie wcale charakteru przemysłu eksportowego. Wpływało na to z jednej strony jego położenie geograficzne, t. j. oddalenie o przeszło 600 km. od wybrzeża morskiego i brak odpowiednio rozbudowanych dróg wodnych, z drugiej charakter jego produkcji, na którą składały się prawie wyłącznie albo surowce, jak węgiel i rudy, albo półfabrykaty żelazne, a więc artykuły nieznoszące wielkich kosztów transportu kolejowego. Miał wprawdzie przemysł górnośląski swe naturalne eksportowe rynki zbytu w położonym o między Królestwem Polskim i w bezmiernych obszarach Rosji właściwej, oraz w mniej uprzemysłowionych krajach monarchii austro-węgierskiej, tj. przede wszystkim w b. Galicji i na Węgrzech, jednakże polityka celna obu tych państw zabijała niemal w zarodku wszystkie możliwości eksportowe.

Na skutek tych wszystkich okoliczności przemysł górnośląski rozwijał się przed wojną niemal wyłącznie jako przemysł wewnętrzny i ogromną część swojej produkcji zbywał jedynie na wewnętrznym rynku niemieckim. I tak w r. 1911 z ogólnej produkcji surowców żelaznej pozbyto 71,1% na rynku wewnętrznym, a 27,9% na najbliższych rynkach zagranicznych, t. j. rosyjskim i austriackim. Z produkcji wyrobów hutniczych pozbyto w tym samym roku na rynku wewnętrznym 93,7%, a na rynku zagranicznym zaledwie 3,6%. Nawet z produkcji cynku, mniej zależnej od polityki celnej i wysokości frachtów kolejowych, pozbyto 75,6% na rynku wewnętrznym, a tylko 24,4% na rynkach zagranicznych.

Po przyłączeniu Górnego Śląska do Polski przemysł górnośląski zachował na podstawie Konwencji Genew-

skiej na przeciąg trzech lat niemal bez ograniczeń dotychczasowy swój rynek zbytu, t. j. niemiecki, a równocześnie pozyskał nowy rynek wewnętrzny, t. j. polski. Ów okres trzyletni pomyślany był głównie jako okres przejściowy, celem przedstawienia się przemysłu górnośląskiego z rynku niemieckiego na rynek polski. Okres ten z wielu przyczyn, a przede wszystkim na skutek znakomitej konjunktury, wytworzonej na rynku niemieckim wskutek okupacji zagłębia Ruhry, nie został należycie przez przemysł górnośląski wykorzystany. skutkiem czego przemysł ten po wybuchu wojny celnej między Polską a Niemcami w czerwcu 1925 r. znalazł się w sytuacji niemal katastrofalnej. Dzięki jednak wysiłkom kierujących sfer przemysłowych Górnego Śląska i poparciu Rządu polskiego, a następnie dzięki zawarciu Ogólno Polskiej Konwencji Węglowej i stworzeniu Syndykatu Polskich Hut Żelaznych, przemysł ten w ciągu lat 1925 i 1926 dokonał ostatecznie przedstawienia na rynek wewnętrzny polski.

Niestety jednak rynek ten skutkiem zniszczeń wojennych, wyczerpania i zubożenia ludności skutkiem inflacji i załamania się złotego w lecie 1925 r., nie posiada dostatecznej siły konsumcyjnej, by stanowić wystarczający rynek zbytu dla całej produkcji polskiej w zakresie przemysłu górniczo-hutniczego. Skutkiem tego widział się przemysł górnośląski zmuszonym skierować ekspansję swoją na rynek zagraniczny celem umieszczenia na nim tej nadwyżki produkcji, która nie może znaleźć zbytu na rynku wewnętrznym. Z pomocą przyszedł tu strajk górników w Anglii, który ułatwił przemysłowi górnośląskiemu opanowanie rynków skandynawskich i bałtyckich, będących dotychczas niemal wyłącznie domeną przemysłu angielskiego. Przemysł ten próbował po zakończeniu strajku zdobyć z powrotem utracone rynki, lecz przemysł górnośląski w pełnym zrozumieniu ważności utrzymania tych rynków jako podstawowego warunku swej dalszej ekspansji eksportowej, nie dał się mimo ciężkich ofiar z nich wyprzeć, a nawet przeciwnie, coraz silniej je opanowuje.

W ten sposób wszedł przemysł górnośląski w nową fazę swego rozwoju, w fazę przedstawiania się z przemysłu o charakterze wewnętrznym na przemysł wybitnie eksportowy. Wobec odjęcia tego przemysłu skutkiem braku traktatów handlowych od swych naturalnych rynków zbytu na Zachodzie i Wschodzie, t. j. od rynku niemieckiego i sowieckiego, oraz wobec licznych przeszkód, stających na drodze jego ekspansji w kierunku krajów bałkańskich, ekspansja eksportowa przemysłu górnośląskiego z konieczności zmuszona jest kierować się przede wszystkim w kierunku północnym na rynki skandynawskie i bał-

tyckie, oraz do krajów zamorskich. Nowa faza rozwoju przemysłu górnośląskiego i ten określony wyżej kierunek jego ekspansji eksportowej zbliża przemysł górnośląski coraz bardziej ku morzu i czyni posiadanie wybrzeża morskiego, portów morskich o odpowiedniej zdolności przeładunkowej oraz bezpośrednich i tanich połączeń kolejowych czy wodnych z temi portami, zasadniczym warunkiem dalszego jego rozwoju.

Rozwój eksportu morskiego z Górnego Śląska i zwiększający się import morzem surowców dla tego przemysłu, t. j. w pierwszym rzędzie rud żelaznych i złomu żelaznego, czynią dla przemysłu górnośląskiego nie tylko sprawę rozbudowy portu i wiodących doń linii komunikacyjnych, lecz również sprawę rozbudowy floty polskiej i uwolnienie się w ten sposób od zależności od obcej komunikacji morskiej, problemem niesłychanie aktualnym i żywotnym. To też przemysł górnośląski z największym uznaniem odnosi się do inicjatywy i akcji Rządu polskiego, a w szczególności p. ministra Kwiatkowskiego w kierunku stworzenia i rozbudowy floty polskiej i sam w miarę swych sił popiera aktywnie zainicjowaną przez Rząd polski akcję.

Już dziś mimo krótkiego okresu, który upłynął od pierwszych prób usadowienia się na rynkach zamorskich, 500 000 tonn polskiego węgla i blisko 20 000 t. polskiego żelaza i stali, względnie polskich wyrobów hutniczych, płynie co miesiąc od brzegów polskiego morza i już coraz częściej pod polską banderą handlową ku portom skandynawskim i bałtyckim. Nie dość na tem. Ekspansja przemysłu górnośląskiego zakreśla sobie coraz dalsze cele i coraz szersze horyzonty tak, że i dziś już dociera węgiel górnośląski aż do Algieru, a produkty hutnictwa górnośląskiego nawet aż do Indji, Japonji i Ameryki Południowej. Rozwijający się z coraz większym rozmachem eksport przemysłu górnośląskiego dyktuje równocześnie nowe ramy dla rozbudowy portu w Gdyni, oraz dla rozbudowy polskiej floty handlowej, która nie może się już zadowolić parą statkami dla przybrzeżnej żeglugi europejskiej, lecz coraz poważniej musi myśleć o stworzeniu bezpośrednich połączeń w żegludzie transoceanicznej. Tak więc posiadanie polskiego wybrzeża morskiego i polskiego portu, oraz polityka taryfowo-morska polskiego Rządu pchnęła niewątpliwie przemysł górnośląski w kierunku rozwoju swego eksportu i skłoniła go do skierowania swej ekspansji eksportowej ku krajom zamorskim, a równocześnie ta właśnie ekspansja przemysłu górnośląskiego dodaje coraz silniejszego bodźca Rządowi polskiemu do szybkiej i szerokoplanowej rozbudowy naszego portu i naszej floty handlowej.

Dr. L. FALL

ŚLĄSK MUSI PAMIĘTAĆ O MORZU

„Kto ma Państwo morskie, a nie używa go, albo da sobie wydzie- rać—wszystkie pożytki od siebie odda, a wszystkie szkody na sie- bie przywodzi, z wolnego niewolni- kiem się staje, z bogatego ubogim”...

Tak dowodził przed 400 laty nasz sław- ny ekonomista, Dymitr Solikowski, wska- zując Ojczyźnie doniosłe znaczenie mo- rza i własnej floty dla rozwoju ekono- micznego Państwa... Dziś to samo powtó- rzyć musimy...

Okupiwszy niepodległość Ojczyznę krwawymi ofiarami, uzyskaliśmy jedno- cześnie dostęp do morza. Zdobyliśmy 78 klm. własnego brzegu morskiego.

Dnia 10 lutego 1920 r. Wojska Polskie w imieniu Najjaśniejszej Rzeczypospolitej objęły w posiadanie *Polskie Morze*. Poko- lenia trzech wieków pragnęły tej pięknej w naszych dziejach chwili, aż wreszcie najmłodszy odzyskali utracone przed 300 laty morze...

Dziś musimy dowiedzieć, że godni byliśmy objąć w posiadanie to Polskie Morze, że

nie zlekceważymy go, nie odrzucimy od siebie lekkomyślnie hojnie ofiarowanych nam przez nie bogactw.

Dotychczasowe zainteresowanie morzem ze strony naszego społeczeństwa jest mi- nimalne.

Dziwna się wydaje ta obojętność nasza dla morza wobec świetnych tradycji, ja- kie mamy w spuściznie po przodkach. Hi- storia przekazała nam wiele pięknych kart, na których złotemi zgłoskami wy- pisane są bohaterskie czyny naszej mary- narki wojennej. Bandera Polska znana by- ła i szanowana na falach Bałtyku a na- sza flota wojenna niejedną odniosła zwy- cięstwo. Mało kto w Polsce wie dziś, że Karol Chodkiewicz z naprędce zaimpro- wizowaną flotą zatopił pod Selimą (1609 r.) dwa okręty szwedzkie i zmusił nieprzyjaciela do opuszczenia portu. Pod Oliwą (1627 r.) liczebnie znacznie słabsza eskadra polska doszczętnie niszczy flotę szwedzką. Polska ma więc swą tradycję morską i nawet bardzo piękną—a twier- dzenie, że jesteśmy narodem wyłącznie

lądowym jest z gruntu błędne. Najznakom- itszy angielski powieściopisarz, ten, któ- ry Anglii — władczyni oceanów, wskazał całą potęgę morza, jego nieprzebrane skarby, jego piękno, ten marynarz i twór- ca ś. p. Józef Conrad-Korzeniowski — był polakiem.

Nie byliśmy i nie jesteśmy szczyrami lądowymi. A Śląsk najlepiej o tem świad- czyć może, gdyż niejeden z synów tej zie- mi piastowej spoczywa na dnie oceanu. Najlepsze załogi niemieckich okrętów wo- jennych, liczyły w swym składzie wielu górnoślązaków. Śląsk, ten potężny war- sztat pracy, który w dzień ni w nocy nie ustaje, wie czem dlań morze polskie. Lud śląski zdaje sobie sprawę z wielkiego zna- czenia, jakie ma dla tego ośrodka zna- myślowego polskie morze z własnymi por- tami i własną flotą handlową. To też po- winien krzyknąć na świat cały: „Chcemy portów własnych, własnej floty handlo- wej, chcemy, by pieniądze, które płyną za granicę pozostały w kraju, za które za- trudniłoby się setki tysięcy bezrobotnych”.

ZYGMUNT TYSZEL

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WĘGIEL PODSTAWĄ ROZWOJU PORTÓW POLSKICH

Polska wyzwolona do życia samodzielnego znalazła się w tem szczęśliwym po- łożeniu, iż jednocześnie uzyskała dostęp do morza. Jakże znaczenie ma dostęp do morza, o tem pisać dużo nie potrzeba. Przykłady Niemiec, Rosji i t. d., które we- szły na szerszą arenę dziejową dopiero po mocnym oparciu się o morze, są każ- demu znane. Oparta o morze i Polska stanie się bezwzględnie taką potęgą, jaką jeszcze nigdy w historii nie była.

Utrwalenie się przy morzu wymaga cza- su, ludzi i pieniędzy. Brzeg morza, jaki otrzymała Polska, niema naturalnych portów. Trzeba je budować i to dużym nakładem kapitału. W kapitały jesteśmy biedni. Musimy przeto zacząć od ma- łego i to małe musi się zaraz procento- wać.

Nie dość jest wydać 50.000.000 zł. na budowę portu. Ażeby przedsiębiorstwo się udało, trzeba iżby port przynosił do- chód, gdyż urządzenia portu wymagają ciągłych wydatków na konserwację. Ob- sługa ludzka pochłania kolosalne pienią- dze. Ludziom, mieszkającym w porcie, trzeba dać zajęcie. Żeby się wyrobili, żeby mogli stać się nauczycielami dla dalszych zastępów ludzi, mocno związanych z mo- rzem, bo z niego żyjących. Decydującym zagadnieniem w dziejach utrwalenia się przy morzu, jest przeto znaleźć pracę dla portów. Taką pracę dla portów polskich daje węgiel.

Węgiel ożywia Gdynię i węgiel powo- duje, iż port jeszcze niewykończony już pracuje, już daje ludziom zajęcie. Jeszcze nie zostało wykończone molo, a już na nim zostały wybudowane krany dla zała- dowywania węgla. Prywatne koncerny wę- głowe pierwsze ze wszystkich prywatnych przedsiębiorstw Polski, przejawiały zainte- resowanie się morzem, pierwsze wydzie- rzały kawałki nadbrzeża, ażeby wybu- dować kosztowne urządzenia mechaniczne dla załadowywania węgla na okręty. Da- to betonowym bryłom nadbrzeża widok portu współczesnego, ożywi go szczykiem żelastwa, gruchotem zesypywanego węgla i gwarem ludzkim.

Węgiel jest podstawą, na której już się rozwijają i w przyszłości rozwijać się bę-

dą porty w Gdyni i w Gdańsku. Podsta- wa to pewna. Obecnie już wychodzi w świat miesięcznie przez Gdynię 75.000, przez Gdańsk 350.000 ton węgla. Razem 425.000 ton.

O tempie rozwoju wywozu węgla może świadczyć następująca tabelka:

Wywóz węgla przez porty polskie w 1000 t. za jeden miesiąc:

	Gdańsk	Gdynia
1925 r. średnio w drugim półroczu	101	9
1926 r. styczeń	263	37
1926 r. czerwiec	156	20
1927 r. styczeń	365	68

Ze względu na to, iż Państwa Skandy- nawskie i Bałtyckie wwożą do siebie rocz- nie około 9.000.000 ton węgla, rozwój wy- wozu pójdzie dalej. Bo węgiel śląski (głównie śląski węgiel wchodzi w rachubę)

jest dobry i tani. Taniść pozwala opła- cać olbrzymie, jak na stosunki europej- skie, koszty portowe i jeszcze wytrzymać konkurencję węgla angielskiego i niemiec- kiego. Węgiel pozwala utrzymać to, co już zostało zrobione i pozwoli iść w postępie urządzeń portowych dalej.

Porty polskie potrzebne są śląskiemu węglowi, bo znajduje on przez nie ujście w świat. Bez węgla jednak śląskiego por- ty nie miałyby roboty. A tylko robota przyciąga ludzi, zmusza ich do osiedlania się na wybrzeżu. Nie kto inny jak górnik śląski tworzy potęgę morską Polski. Od wydajności tego górnika zależy, czy pro- dukt pracy polskiej pójdzie więcej lub mniej wartkim potokiem w świat, czy por- ty będą miały więcej lub mniej pracy, czy w należyтым stopniu wykorzystamy dostęp do morza.

INŻ. ERAZM FRYCZKOWSKI



Węgiel śląski idzie za morze. Przeladunek węgla w porcie gdyńskim.

„MIASTA BAŃSKIE” PRAGNĄ ŁĄCZNOŚCI Z MORZEM

Jest we „Flisie” Klonowicza zwrotka, której sens właściwy zdaje się uszedł komentatorom, a która zrozumiała się staje dopiero w nawiązaniu do dziejów polskiego górnictwa i specjalnego słownictwa.

Jest to zwrotka 57. Poświęciwszy kilkanaście poprzedzających ją wrotek dobrobytowi, który Polska zawdzięczała swym bogactwom rolnym, leśnym i wodnym, dochodzi Klonowicz do wniosku, że „Owa Polakom na niczem nie schodzi, Wszystko się rodzi”.

poczem w zwrotce 57 konstatuje:

„Chocia Bańskich miast nie mamy, nie

lo to, Samo do ręki przychodzi nam złoto”.

Linde w swym „Słowniku języka polskiego” (wyd. I, tom I, str. 53) dopatruje się w „bańskich miastach” miast węgierskich, banackich; za nim zazwyczaj idą komentatorowie. Czy jednak nie należy sięgnąć do dawnego języka górników, którzy kopalnię z węgierską nazywali „banią”, jak to dziś jeszcze czynią starzy Podhalanie? Stanowiący autorytet Łabęcki w swym „Słowniku Górniczym” tak też tłumaczy wyraz „bański”, który ma być używany w Bochni i w Wieliczce.

Na tem tle zwrotka 57 nabiera innego znaczenia: oznacza ona, że choć Polska nie miała górnictwa („bań”), złoto otrzymywała właśnie dzięki rolnictwu, hodowli, lasom i rybołówstwu, uprzednio wyśławianym z wiarą, że

„Może nie wiedzieć Polak, co to morze, Gdy pilnie orze”.

Złota nie wydobywamy w dalszym ciągu, ale nie brak nam „bańskich miast” na Śląsku czy w Zagłębiu Dąbrowskim lub Krakowskim i dziś, nawet pilnie orząc, musi Polak wiedzieć, co to morze.

Dla Górnego Śląska jest ono przede wszystkim jedyną drogą zbytu nadmiaru węgla po zaspokojeniu potrzeb wewnętrznych i zaopatrzeniu państw najbliższych.

Pióra, bardziej od mojego kompetentne, dostatecznie udowadniają niemożność wzmocnienia eksportu lądowego, kierującego węgiel do Austrii, Czechosłowacji, Węgier, północnej Italii, wschodniej Szwajcarii, Królestwa S. H. S., Rumunii, Rosji. Na inne rynki drogą lądową nie dotrzemy, musimy przeto szukać tanich frachtów morskich i znaleźć możliwość taniego dowozu węgla z kopalni do morza.

Strajk angielski był dla naszego społeczeństwa znakomitą pogładową lekcją, co zaczęły posiadać własny port z należytych dojazdów z głębi kraju, z ośrodków produkcji. W ciągu drugiego półrocza 1926 roku wywieźliśmy z G. Śląska przez Gdynię 277.609 ton, przez Gdańsk 1.433.904 t., wreszcie przez porty rzeczne (Kapuścisko Małe, Tczew, Toruń i inne) 121.380 t., razem 1.832.893 t., a więc w stosunku do ogólnej ilości węgla, nadanego na G. Śląsku do portów dla przeładunku na statki, mniej niż jedna trzecia! Tęgo rodzaju załadunek wyniósł ogółem — 5.519.325 t., z czego więcej niż 2 trzecie (3.686.432 t.) przeszło przez porty niemieckie. W Koźlu przeładowano 164.407 t., w innych rzecznych portach niemieckich 95.679 t., a w portach morskich w Hamburgu — 1.506.204 t., w Szczecinie — 684.323 t., w Bremie — 400.508 t. i t. d.

Z radością konstatowaliśmy wszyscy, że dzięki wysiłkowi PKP i kierownictwa budowy portu w Gdyni 121.666 t. węgla, wywiezionym w październiku r. 1925, można przeciwstawić 409.052 t. z października 1926 r. Ale te liczby nie po-

winny nas usypiać. Nie możemy się tem zadowolić. Żeby odpowiedzieć potrzebom węglowego górnictwa polskiego, powinniśmy mieć możliwość załadunku na statki w portach naszych dwa i pół raza większych ilości węgla, niż obecnie. Dopiero możliwość przeładunku miliona ton miesięcznie pozwoli we własne ręce ująć handel naszego węgla.

Dzisiaj handel ten zależny jest od wielu obcych nam czynników. Z wielu rynkami nie mamy jeszcze wystarczających bezpośrednich stosunków, a od pośredników zależymy również w przewozie. Niemcy pośredniczyły w sprzedaży polskiego węgla na rynki, którym w czasie strajku było brak angielskiego węgla, nawet do Anglii, ale znakomicie na tem zarobiły, kierując ten eksport przez niemieckie porty; zarobiły niemieckie koleje, niemieckie linie okrętowe, zarobiły niemieccy robotnicy. W razie posiadania odpowiedniego taniego aparatu przewozowego byłibyśmy zatrzymali w kraju około 200 milionów złotych.

Strajk angielski minął i zapewne nie rychło się powtórzy. Ale pozostały pewne jego konsekwencje, których zmarnować nie wolno: pozostała nad Bałtykiem doskonała opinia o jakości polskiego węgla. Szwecja, Danja, Finlandja gotowe są i nadal sprowadzać węgiel z Polski. Musimy się jednak liczyć z konkurencją angielską, która ceny tak obniżyła, że zarobek eksportowy ustal.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



CZY MAMY BUDOWAĆ W POLSCE KANAŁY?

Z okazji pobytu ekspertów Ligi Narodów w Polsce staję przed nami pytanie powyższe i domaga się w końcu konkretnej decyzji.

Budowa kanałów — słowo to fascynowało na wiele lat przed wojną opinię publiczną w Polsce. — Znany był projekt kanału Odra—Wisła—Dniestr wysuwany przez sprytnych polityków austriackich, aby za cenę tego nigdy nieskończonego projektu, uzyskać możliwość budowy ważnych linii kolejowych w krajach alpejskich. Pamiętam jak przed wojną roztrząsano ów projekt; liczni inżynierowie wygłaszali na ten temat obszernie odczyty. Było to wówczas w modzie, albo też mądrze inspirowane z Wiednia.

Ten dla mnie niewytłumaczony „pęd do kanałów” pozostał, a nawet wzmógł się dzisiaj. Tworzą się plany różnych kanałów, zaprasza ekspertów etc. Przyczynę tego widzę w braku ciągłości myśli w polityce ekonomicznej państwa.

Przedewszystkiem powinniśmy się zastanowić nad samym problemem, czego Polsce potrzeba obecnie, względnie w najbliższym dziesięcioleciu.

Czy wolno myśleć o kanałach u nas, gdzie 95 proc. miast nie posiada kanalizacji, wodociągów, gdzie 97 proc. rzek chadza corocznie innemi drogami? Kanały, to już pewien zbytek w komunikacji handlowej. Wszak owe kanały przez cztery do pięciu miesięcy w roku służyć jedynie będą za

Korzyść z wywozu jest w tej chwili pośrednia. Jest nią utrzymanie wzmoczonego ruchu w kopalniach, zajęcie licznej załogi, rozłożenie kosztów ogólnych na większą liczbę jednostek wydobycia i t. d. Takiej korzyści lekceważyć nie wolno, ona to pozwala na utrzymanie bezrobocia na Śląsku na poziomie, nie przekraczającym 50.000, — liczby, którą uda się może jeszcze hutnictwu dalej zredukować.

Nie do pogardzenia są też korzyści podatkowe rządowi, wojewódzkie i gminne, w znacznej części oparte na wydobyciu węgla. Wszystko to — wobec niemożności raptownego wzmocnienia konsumpcji krajowej — zagrożone jest w razie, gdy naturalne ciśnienie ze Śląska ku morzu nie znajdzie odpowiedniego wyładowiska. Nie dziełem przypadku, ale następstwem zrośnięcia osobistego ze Śląskiem było to, że dla wykorzystania naszego wybrzeża dla życia gospodarczego najwięcej z pośród ministrów Przemysłu i Handlu zrobili inż. J. Kiedroń i inż. E. Kwiatkowski. Decyzja z roku 1924 o budowie własnego portu w Gdyni, z roku 1926 o założeniu własnej żeglugi morskiej odbiła się najżywszym echem w zagłębiu węglowym. Nikt też większej nie odczuwał potrzeby rozbudowy połączeń kolejowych kraju z Gdynią jak pragnące z niej uczynić wielki eksportowy port węglowy — ku obopólnej i kraju całego korzyści — „miasta bańskie”.

W. OLSZEWICZ

miejsce ślizgawki dla okolicznej młodzieży...

Jeżeli zechcemy zbadać rentowność kanałów w krajach Zachodniej Europy, to spostrzeżemy, że np. we Francji kanał, który obsługuje północne zagłębie węglowe przewozi za ledwie 10 do 20 proc. wydobytego węgla, 10 proc. zostaje na miejscu, reszta zaś, t. j. 70 proc. idzie na miejsce konsumpcji starymi pocziwami kolejami. Czy nie jest to dla nas przykład ostrzegający? Dodać trzeba, iż kanały we Francji zamarzają raz na lat 10. To jest także ważny moment.

Drugim ważnym czynnikiem to kwestja finansowa. Kanały naogół kosztują o wiele drożej, niż linie kolejowe.

Trzeci czynnik, może jeden z najważniejszych, to sprawa obrony kraju. Kanały w razie wojny są bezużyteczne, co innego zaś dobrze rozbudowana sieć kolejowa. Żywy przykład tego dali nam nasi sąsiedzi z Zachodu, którzy byli w stanie prowadzić cztery lata wojnę na dwa fronty — jedynie dzięki wspaniałe rozbudowanej sieci kolejowej.

Zamiast więc budować kanały, weźmy się energicznie do uregulowania naszych rzek, tych naturalnych arterij, które mi nas obdarzyła przyroda, do budowy portów rzecznych i rozbudowy racjonalnej naszej sieci kolejowej, a wówczas potomność przyzna nam słusność, projekt zaś kanałów niech czekają lepszej przyszłości.

INŻ. JÓZEF OKSZA-GRABOWSKI

WYBITNI DZIAŁACZE LIGI MORSKIEJ

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Dr. Antoni Rostek, prezes Oddziału Ligi Morskiej i Recznej w Katowicach.



Inż. Józef Kiedroń, b. Minister Przem. i Handlu, prezes Rady Wojewódzkiej Ligi Morskiej i Recznej na Śląsku.



Burmistrz Karol Grzesik, prezes Oddziału L. M. i R. w Wielkich Hajdukach.



Inż. Józef Oksza-Grabowski, członek zarządu Oddziału L. M. i R. w Katowicach.



Inż. Młodzianowski, wiceprezes Oddziału L. M. i R. w Katowicach.



P. Irena Ludyga-Laskowska, członek zarządu Oddz. L. M. i R. w Katowicach, przewodnicząca sekcji dochodów nie-stałych.



Mec. Kudera, prezes Oddziału L. M. i R. w Mysłowicach.



Inż. E. Fryczkowski, prezes Oddziału L. M. i R. w Chorzowie.



Inż. Suszyński, członek zarządu Oddziału L. M. i R. w Katowicach.

I RZECZNEJ NA GÓRNYM ŚLĄSKU



Prezydent m. Katowic dr. Alfons Górnik.



Inż. Edmund Grabianowski, prezes Oddziału L. M. i R. w Królewskiej Hucie.



Red. Zygmunt Tyszel, sekretarz rady wojewódzkiej Ligi Morskiej i Recznej, współpracownik „Morza”.



Dr. Majcherski, sekretarz Oddziału L. M. i R. w Mysłowicach.



P. Pietrek, wiceprezes Oddziału Ligi M. i R. w Wielkich Hajdukach.



P. Kabierz, dzielny organizator wycieczek ślązaków nad morze.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



JAK PRACUJE LIGA MORSKA I RZECZNA NA ŚLĄSKU?

DZIAŁALNOŚĆ ODDZIAŁU L. M. i R. W KATOWICACH.

Zarząd L. M. i R. w Katowicach dążył w pierwszym rzędzie do zainteresowania ideą Ligi prowincji. W tym celu Zarząd przystąpił do objazdu gmin i magistratów województwa śląskiego, a wynikiem tej działalności było założenie Oddziałów: w Królewskiej Hucie, w Siemianowicach, w Wielkich Hajdukach, w Mysłowicach, w Chorzowie i w Rydułtowatych. Dążąc do rozwoju Oddziału Katowickiego Zarząd rozpoczął agitację indywidualną, t. j. członkowie Ligi rozdawali deklaracje swoim znajomym i w wyniku tej akcji Oddział Katowicki, mający na początku

48 członków-założycieli, powiększył się i liczy obecnie 240 członków.

W okresie sprawozdawczym Zarząd urządził odczyt „O rozbudowie portu w Gdyni”, który wygłosił Dyrektor Żeglugi Polskiej p. J. Rummel. W 299-tą rocznicę zwycięstwa floty polskiej nad szwedzką Zarząd zorganizował akademję i wydał jednodniówkę. Urządzono 9 pokazów filmowych dla młodzieży i wojska, po czym filmy te, ilustrujące życie naszej marynarki wojennej i handlowej, wypożyczono Oddziałowi w Królewskiej Hucie.

Fundusze Oddziału czerpał przez inkasowanie składek od członków, przez zor-

ganizowanie „Balu morskiego”, który dał 1.400 zł. dochodu i t. d. Od p. wojewody Grażyńskiego otrzymano 500 zł. subwencji.

Do nowego Zarządu Oddziału L. M. i R. w Katowicach przez aklamację wybrano poprzedni Zarząd w całym jego składzie, dopełniając go nowymi członkami. Zarząd stanowią pp.: adwokat Antoni Rostek — prezes, inż. Młodzianowski — v. prezes, inż. Wyszyński — sekretarz, por. Tyszel — z. sekretarza, dyr. Pieniążek — skarbnik, członkowie: inż. Grabowski, kpt. Oszek, dyr. Surówka, p. Laskowska, radca Sikorski, mjr. Radziulewicz, inż. Nowakowski, inż. Suszyński. Zastępcy pp.: kpt.

Buczek, dr. Mierzejewski, dr. Zaleski, inż. Torkiewicz, p. Koraszewska, p. Hlondowa.

DZIAŁALNOŚĆ ODDZIAŁU LIGI M. i R. W KRÓLEWSKIEJ HUCIE.

Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej w Królewskiej-Hucie powstał w listopadzie 1926 roku, założony przez grono obywateli rozumiejących konieczność każdej pracy społecznej, szczególnie tu, na ziemi śląskiej, celem budzenia i umacniania ducha narodowego i głębokiego uświadamiania szerokich mas o bezwzględny warunki rozwoju i potęgę Rzeczypospolitej, jakim jest opanowanie przez nią morza.

Przy współudziale pp. prezydenta miasta Spaltensteina, inż. Grabianowskiego, oraz z oddziału katowickiego Ligi pp. inż. Młodzianowskiego, adwokata Rostka i p. Radlicza, zwołano w tymże czasie pierwsze organizacyjne zebranie, poprzedzone świetną mową b. ministra przemysłu i handlu p. inż. Kiedronia.

Na tem to zebraniu, stwierdziwszy konieczność istnienia Ligi M. i R. na tutejszym terenie, obecni ukonstytuowali się w oddział Ligi i wybrali do Zarządu pp. prezesa — inż. Grabianowskiego, wiceprezesa — sędziego Wagnera, skarbnika — p. Hadryanównę, sekretarza D-ra Kmiecika oraz członków zarządu w osobach pp. inspektora szkolnego Boczka, dyrektora szkoły hutniczej inż. Karola Stasia, instruktora towarzystw sportowych polsk. kopalń skarbowych Leopolda Zajęca, żeglarsza-uchodźcy z nad Odry, Jana Bekiesza, k-danta rady instruktorskiej P. W. kpt. Herzoga i inż. Drozdowskiego.

Pierwszym wyrazem propagandowej działalności oddziału Ligi M. i R. w Król. Hucie był „bal morski” w styczniu 1927 r. który zdobył sobie ogólne uznanie.

W miesiącach następnych oddział wybudował własną stocznice do budowy statków rzecznych w Słupnej, pozostającą pod kierownictwem członka zarządu p. Bekiesza. W budowie pozostają dwa statki: transportowy o pojemności 350 ton i holownik o pojemności około 100 ton. Obydwa statki będą spuszczone na wodę w końcu września b. r.

Wyświetlano również propagandowy film morski, który obejrzało 12.000 młodzieży, załogi polskich kopalń skarbowych, Huty Królewskiej i kop. Hr. Laury oraz szerokie masy publiczności.

W dniu 1 maja b. r. odbyło się poświęcenie bandery oddziału, której rodzicami

chrzestnymi byli: pp. b. minister inż. Kiedroń, prezydent miasta Spaltenstein, dr. Gunia, przedstawiciel bratniej organizacji L. O. P. P. i pulk. Wołkowiecki. Poświęcenia dokonał ks. proboszcz Gajda, wygłoszący bardzo podniosłe i patriotyczne kazanie.

Podczas Zielonych Świąt w b. r. urządził Oddział pierwszą wycieczkę do Gdyni, i z Gdyni na Hel na statkach „Lwów”, „Kastor”, „Hel” i „Pomorzanin”, przy udziale 1100 ludzi ze wszystkich sfer i z wszystkich stron Śląska. Kierownikiem wycieczki był p. Kabierz. Szczególną pomoc i wszelkie możliwe udogodnienia okazywał w wycieczce komitet w Gdyni, kapitan portu p. kpt. Zaleski, p. generał Zaruski, burmistrz Gdyni p. Krauze, p. komandor Korytowski, dyrektor „Żegluga Polskiej” p. Rummel, naczelnik stacji p. Szponar i kapitan statku „Lwów”. Celowość wycieczki dała się widzieć w tem, iż brało w niej udział wielu z takich mieszkańców Śląska, którzy dotychczas nie wiedzieli nawet, że Polska ma swe morze, a gdy im o tem mówiono, nie wierzyli... Z okazji tej wycieczki wręczono banderę załodze torpedowca „Ślązak”, ufundowaną przez magistrat Królewskiej Huty. Podczas uroczystości wręczenia bandery chór męski „Rota”, złożony z urzędników Polsk. Kopalń Skarbowych, pod batutą dyr. p. Ponieckiego, odśpiewał specjalną ad hoc przez tegoż skomponowaną pieśń.

W Mysłowicach, wspólnie z tamtejszym oddziałem Ligi M. i R., z końcem czerwca urządzono tradycyjną uroczystość „Wianków”, na rzece Przemszy.

Druga wycieczka po morzu polskiem, przy udziale 600 osób, odbyła się w dniach 14 i 15 sierpnia b. r. na statku „Gdynia”.

Z fundacji Oddziału powstało narazie jedno stypendjum dla ucznia szkoły morskiej w Tczewie, w kwocie 450.— zł. rocznie.

Oddział Ligi M. i R. w Królewskiej Hucie liczy członków 700, w połowie rzeczywistych, w połowie wspierających. Posiada własne konto P. K. O. (303994) i własny lokal przy ul. Moniuszki Nr. 1. (Tel. 616).

Oto krótki i najogólniejszy zarys działalności kilkumiesięcznej propagandy oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Królewskiej-Hucie.

Dobiegając pierwszej rocznicy swego istnienia, Oddział coraz bardziej krzepnie na siłach i pracuje nad organizowaniem i

realizacją dalszych planów propagandy, celem budzenia i pogłębiania uświadczenia w społeczeństwie, w dążeniu do sławy, wielkości i mocarstwowej potęgi. Ojczyzny. M. J.

DZIAŁALNOŚĆ ODDZIAŁU LIGI M. i R. W CHORZOWIE.

Oddział Ligi Morskiej i Rzeczej zawiązał się w Chorzowie w czerwcu 1927 r. Zarząd Oddziału stanowią: prezes — inżynier górniczy E. Fryczkowski, 1-y wiceprezes — dyrektor Statler, 2-gi wiceprezes inżynier M. Salwas; sekretarz — p. Badura; skarbnik — wywiadowca policji — p. Kilisz.

Oddział liczy obecnie 50 członków rzeczywistych i 25 popierających.

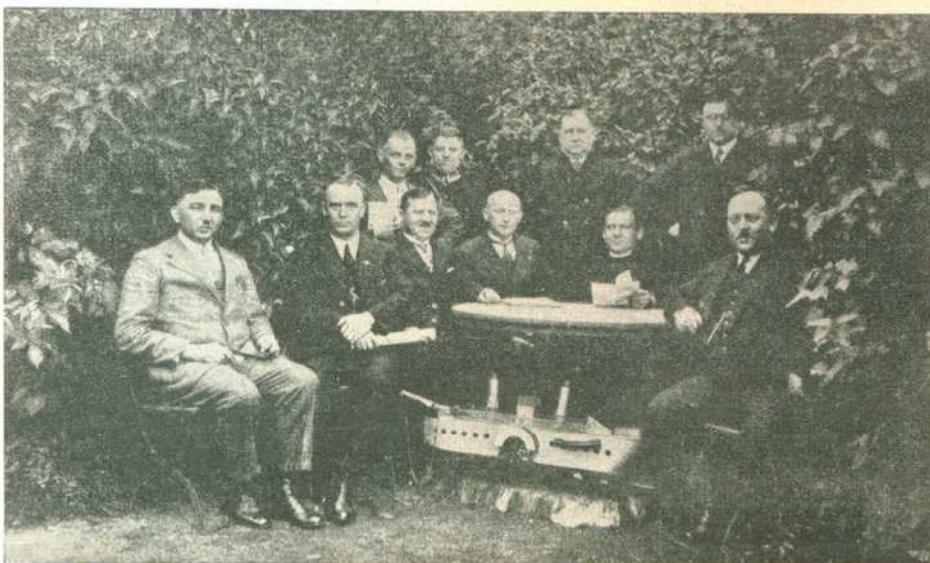
Ze względu na to, iż Oddział powstał w centrum przemysłu górnośląskiego, trzeba oczekiwać, że liczba członków wkrótce zwiększy się wielokrotnie.

DZIAŁALNOŚĆ ODDZIAŁU LIGI M. i R. W MYŚLOWICACH.

Oddział został założony w końcu kwietnia b. r. staraniem doświadczonego żeglarsza p. Leopolda Pelki.

Idea Ligi znalazła pełne zainteresowanie i zrozumienie, tembardziej, że pod Mysłowice sięga uregulowana i usławniona część Przemszy, która stanowi narazie dla Górnego Śląska jedyną arterję wodną, czynną już w czasach przedwojennych, a którą obecnie zaczął Oddział otaczać swą opieką, starając się zwrócić na nią uwagę szerszych kół społeczeństwa i czynników państwowych, w tych sprawach kompetentnych. W tej swej działalności nie zaniedbał Oddział Mysłowicki nawiązać bliższych i serdecznych stosunków z sąsiadującymi po lewym brzegu Przemszy—Niwką i Modrzejowem, które to miejscowości są również silnie zainteresowane w rozbudowie węglowej drogi wodnej naszego Zagłębia.

Zewnętrznym wyrazem tej łączności, dokumentującej poza tem zniweczenie do niedawna dzielących brzegi Przemszy granicznych słupów zabórnych—były sobótki — urządzone wspólnie siłami Mysłowic, Niwki i Modrzejowa w wigilję św. Jana na znanym trójkacie trzech mozarstw, u zbiegu Białej i Czarnej Przemszy. Ta uroczystość zebrała tysiączne rzesze ludności tak z Górnego Śląska, jak też z sąsiedniego Królestwa, a jako pierwszy występ Mysłowickiego Oddziału, znalazła



Zarząd Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej w Chorzowie. Siedzą (od lewej ku prawej): starszy wywiadowca policji J. Kilisz — skarbnik właściciel drukarni Pietrowski — zastępca sekretarza, inż. M. Galwas — 2-gi wiceprezes, inż. E. Fryczkowski — prezes, ks. proboszcz S. Szajnuch — członek Rady, inżynier W. Konieczny — członek Rady. Stoją (od lewej ku prawej): buchalter J. Badura — sekretarz, przewodnik policji Stryczek — członek Komisji Rewizyjnej, nadmistrz Bistyga — członek Komisji Rewizyjnej, doktor Lex — członek Komisji Rewizyjnej.

głęboki oddźwięk u wszystkich, którym zadania Ligi nie są obojętne, jak również zbudziła drżące siły i zachęciła wielu do zbliżenia się do sprawy dla naszego Państwa tak bardzo doniosłej.

Tereny leżące w sferze działania Oddziału Mysłowickiego nad Przemszą goszczą u siebie stocznie Oddziału w Król.-Hucie, które skrzętnie budują tu i spuszczały na wodę barki węglowe jak „Krawcowianka”, „Ślązaczka”, cztery dalsze barki są na ukończeniu i rozpoczną niebawem swe jazdy z węglem, w kierunku Krakowa.

P. Pelka zbudował tu własny statek „Mysłowice”, który po wbudowaniu silnika będzie holował barki i galary w górę Przemszy.

Oddział Mysłowicki starał się w ciągu lata urządzić wycieczkę na polskie morze i do sąsiednich portów zagranicznych. Z powodów od Oddziału niezależnych, wycieczka ta nie doszła do skutku. Niemniej jednak nawiązał Oddział żywą korespondencję z Żegluga Polska, przez co urządzenie takiej wycieczki w następnym sezonie będzie wielce ułatwione.

Krótkie istnienie Oddziału nie pozwoliło mu rozwinąć dotychczas szerszej działalności, zdając sobie jednak sprawę z doniosłości zadań Ligi, ma przed sobą Oddział wytknięty program i cel, do którego urzeczywistnienia dąży konsekwentnie i stale.

Do zarządu należą: pp. adwokat Bruno



Statek „Mysłowice” na rzece Przemszy.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kudera — jako przewodniczący, Leopold Pelka i inż. Wiktor Łuczkow — jako zastępcy przewodniczącego; Wacław Maj-

cherski — lekarz wet. jako sekretarz; Józef Tor, prof. sem. jako skarbnik. Członków liczy Oddział 70.

Z WYCIECZKI LIGI M. I R. NAD MORZE

Dzięki niestrudzonej energii i żywotności Oddziału Ligi M. i R. w Królewskiej Hucie bawiła w Zielone Świątki nad morzem pierwsza wycieczka górnoślązków, w liczbie 1.100 uczestników. Wycieczka ta miała ogromne znaczenie propagandowe, gdyż dała możność śląskiemu robotnikowi bliżej przyjrzeć się naszej „bramie na świat”, przez którą wywozi się do różnych krajów Europy „czarne

djamenty”, wydobywane z wnętrza ziemi śląskiej.

Wycieczka, rekrutująca się ze wszystkich warstw społecznych G. Śląska, wyjechała w dniu 4 czerwca r. b. o godz. 15 dwoma specjalnymi pociągami, drogą na Kalety-Podzamcze. Śpiew, wesołe gwary, śmiechy i przepełniony wagon „restauracyjny” świadczyły o dobrych humorach wycieczkowiczów. Nic dziwnego...

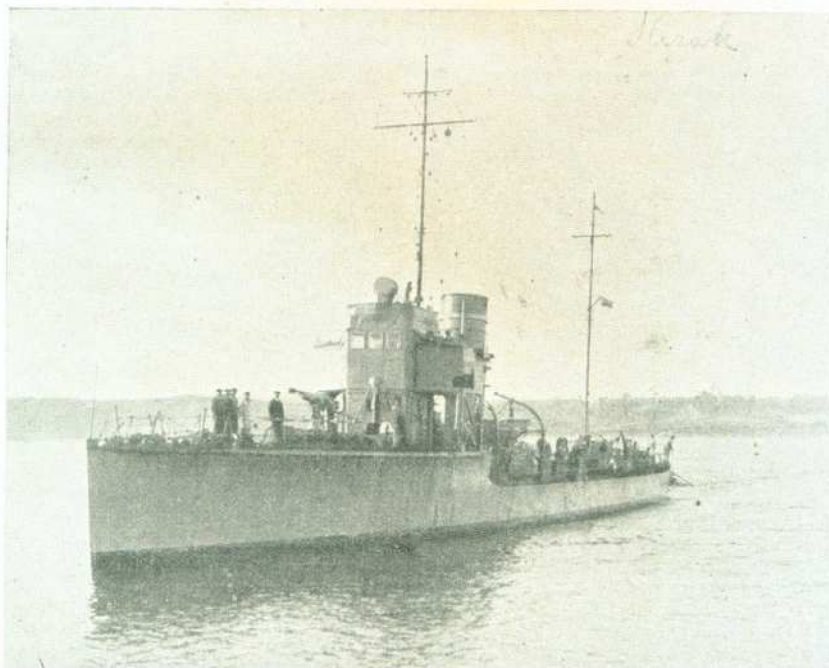
Słonko przypiekało — pogoda zapowiadała się „sezonowa”. Lecz już około Lublińca dały się słyszeć pierwsze pomruki burzy. Nieco dalej rześisty deszcz począł dzwonić o szyby wagonu i... miny wycieczkowiczów nieco zrzedły. Zapowiadało się na „trzydniówkę”. Polecając więc pogodę opiece Boskiej, ułożyliśmy się (było dość wygodnie) do snu... W Tezowie pobłażliwie puszczono pociąg tranzytem, bez rewizji i o godz. 5 dn. 5.VI stanęły pociąg na dworcu gdyńskim. Zapowiadał się dzień słoneczny.

Zapobiegliwi organizatorzy ulokowali wycieczkowiczów w przeznaczonych kwaterach, zapowiadając, że o godz. 9 zbiórka na molo południowym.

Po umyciu się i wypiciu kawy, grupki wycieczkowiczów kierują się brzegiem morza do mola, przy którym stoi kilka statków naszej floty wojennej, specjalnie ściągniętych z Pucka. Pierwszy stoi torpedowiec „Ślązak”, któremu delegacja m. Król.-Huty ma wręczyć ufundowaną przez Magistrat banderę. Z przeciwnej strony mola stoi kilka statków handlowych pod różnymi banderami. Ale najładniejsza oczywiście jest bandera polska. Wycieczkowicze gromadzą się na molo, skupiają się. Nadchodzi niebawem orkiestra marynarzy, która ustawia się na molo naprzeciw torpedowca „Ślązak”. Garstka wybranych wstępuje na pokład „Ślązaka”. Niewielki ołtarzyk, podtrzymywany złożonemi na krzyż wiosłami, armata, aparat torpedowy, załoga w odświętnych mundurach z d-cą kap. Ciszewskim na czele.

Niebawem nadchodzi szef sztabu d-twa floty polskiej, kom. Korytowski, zastępca d-cy floty kom. Solski, burmistrz Gdyni Krauze, dyr. „Żegluga Polska” Rumel, starosta morski gen. Zaruski i inni.

Naprzeciw „Ślązaka” stoi na kotwicy statek hydrograficzny „Pomorzanin”, na którym uszykowała się załoga i oficerowie.



Torpedowiec „Ślązak”.

wie. Nieco dalej ze zwiniętymi żaglami spoczywa na wodzie wysmukły i piękny trójmasztowiec „Lwów”.

Zdała od strony Oksywie, ukazuje się mała łódź motorowa, zgrabnie ślizgająca się po bursztynowych falach. To nadjeżdża d-ca floty polskiej kom. Unrug. Rozlega się gwizdek. Łódź d-cy floty przybija do burty „Ślązaka”. Krótka komenda, raport i serdeczne powitanie gości.

Ks. Kapelan odprawia krótko Mszę Św., do której śpiewa chór ślązaków, po czym poświęca ofiarowaną przez Magistrat Król.-Huty banderę. Chrzestnymi rodzicami jej są p. radca Grześ i p. Hadrjanówna. P. radca Grześ przemawia krótko, ale serdecznie i oddaje banderę w ręce d-cy „Ślązaka” kap. Ciszewskiego. P. kapitan Ciszewski w prostych żołnierskich słowach dziękuje za dowody łączności Śląska z morzem i daje rozkaz zawieszenia bandery na maszcie. Orkiestra gra hymn narodowy, marynarze salutują, zaś zawieszona bandera dumnie łopocze na szczycie masztu.

Uroczystość skończona. Wycieczkowicze, pod kierunkiem kpt. Zaleskiego, zwiedzają port i jego urządzenia, oglądają obce statki, które zawinęły do Gdyni po „czarne djamenty” z ziemi śląskiej.

O godz. 1-ej wycieczkowicze wsiadają na statki, by przejechać się po polskim morzu. Niebawem wyrusza z portu flotylla, składająca się z 4-ech statków na których pokładach ślązacy czują się wybornie. I tak pierwszy mknie „Hel” — za nim sunie majestatycznie rozwinięty żagle przepiękny trójmasztowiec „Lwów” — następnie płynie i zamyka linę statek hydrograficzny „Pomorzanin”, na którego pokładzie znajdują się starosta morski gen. Zaruski zast. d-cy floty kom. Solski, kap. portu Zaleski, organizatorzy wycieczki, przedstawiciele miasta Król.-Huty i delegacja.

Pod wieczór wróciła flotylla do portu, skąd wycieczkowicze udali się na obiad. Po obiedzie poszli niektórzy oglądać miasto Gdynię, inni udali się na spoczynek.

Następnego dnia o godz. 9-ej wycieczka wyjechała do Gdańska.

Po przybyciu pociągów na dworzec



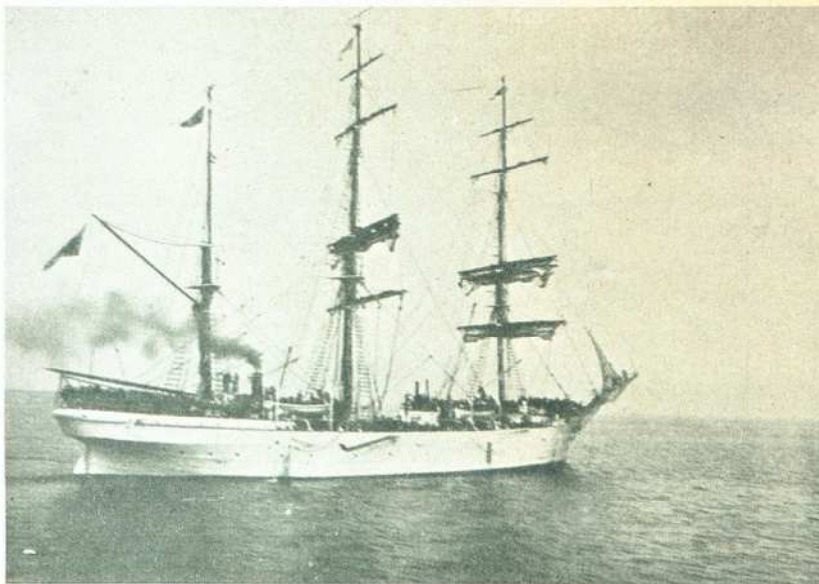
Nabożeństwo na pokładzie torpedowca „Ślązak”.

główny w Gdańsku uczestnicy wycieczki podzieleni zostali na grupy po 50 osób każda. W ten sposób tysiączna gromada wycieczkowiczów udała się do stoczni gdańskiej, by zobaczyć, jak się buduje okręty. Na dziedzińcu stoczni przywitał serdecznie wycieczkowiczów p. inż. Peszkowski, w imieniu zarządu stoczni, po czym z wielką uprzejmością oprowadził gości po stoczni, udzielając objaśnień, co do rozmaitych działów i urządzeń olbrzymich zakładów. W końcu p. inż. Peszkowski zaprowadził wycieczkowiczów do będącego na ukończeniu pierwszego polskiego statku pasażerskiego „Gdańsk”. Pomalowany śnieżno-białą farbą, zgrabny stateczek wzbudzał zachwyt wycieczkowiczów. Tu i owdzie wśród tłumu dają się



Bandera ofiarowana dla torpedowca „Ślązak” przez magistrat m. Królewska Huta.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Statek „Lwów” z uczestnikami wycieczki ze Śląska na pokładzie wychodzi na morze.

słyszeć okrzyk zachwytu, lub pomruk niezadowolenia:

— Dlaczego wcześniej go nie wykończyli, abyśmy mogli na „takim” na morze wyjechać.

P. Dyr. Peszkowski uprzejmie udziela wyjaśnień — ale wizyta zaczyna się przeciągać — wszak to święto. I uprzejmość ma pewne granice. Z pewnym żalem opuszcza wycieczka tereny stoczni. Południe się zbliża — trzeba zjeść obiad, a potem Gdańsk obejrzeć. Rozchodzą się gromadki na wszystkie strony miasta. Zdziwieni „schuppowie” z podełba przypatrują się „cudzoziemcom” — ale „żelazne listy” Senatu Gdańskiego pozwalają wycieczkowiczom używać nieograniczonej swobody.

Zwiedzono „Dom Polski” w Gdańsku, nieco mizerny i ubogi, oczywiście z powodu braku zainteresowania się nim Polonji gdańskiej. O godz. 2-ej pp. poczynają schodzić się przed dworcem głównym rozproszeni wycieczkowicze. Pociągi podstawione czekają, aż się wypełnią wagony. Z pewnym żalem wychodzą gromadki na peron. Wkrótce pierwszy pociąg, zapelniony zadowolonymi wycieczkowiczami ruszył z peronu gdańskiego. W pół godziny potem opuszcza dworzec drugi pociąg. Roześmiane twarze i wesołe piosenki górnoślązaków żegnały polskie morze.

Z. T.

PRZEMSZĄ I WISŁĄ Z MYŚLOWIC DO WARSZAWY

Przeszło sto lat istnieje żegluga na górnej Wiśle od Myśłowic do Sandomierza. Przez długie lata była ona jednakże zupełnie prymitywną, posługiwała się galarami drewnianymi, o bardzo małej pojemności.

Dopiero w r. 1926 grono ślązaków, uchodźców z nad Odry, którzy byli świad-

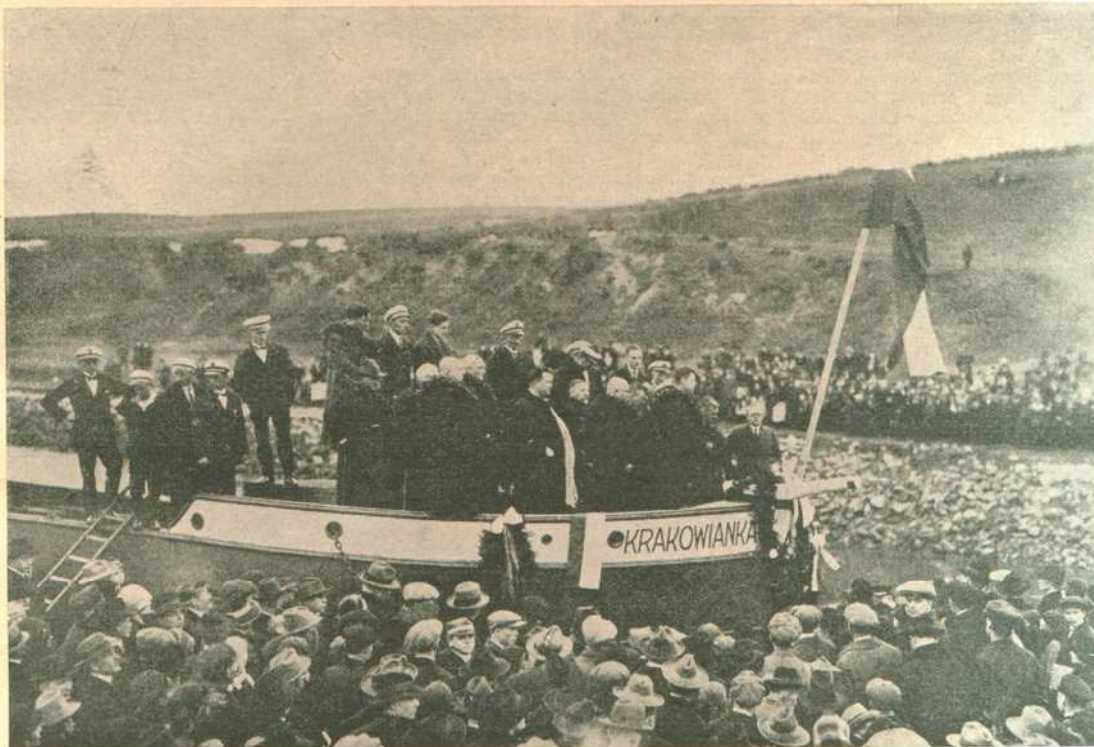
śle" spławił Wisłą dwie berlinki „Górnoślązaczka” i „Krakowianka” z Myśłowic do Warszawy. Poniżej dzieli się swymi ciekawymi spostrzeżeniami fachowcami:

„W marcu 1927 załadowaliśmy po 200 ton węgla z Niwki pod Myśłowicami do Nowego Korczyna. Po wyładowaniu wę-

domu zadowoleni, bogaci doświadczeniem, że nasza Wisła w całym swoim biegu nadaje się więcej do żeglugi, jak Odra, i przy odpowiedniej regulacji, mogłaby się z czasem rozwinąć na pierwszorzędną drogę komunikacyjną między naszą bogatą dzielnicą a morzem”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl

M5
MAGEMAR



Poświęcenie „Krakowianki”.

kami rozwoju żeglugi na górnej Odrze, zorganizowało się w spółdzielnię z ogr. por., pod nazwą „Zjednoczona Żegluga na Górnej Wiśle”. Spółdzielnia ta, wzięła sobie za cel — mając wśród swoich członków ludzi fachowych — budowę odpowiednich łodzi. Przystąpiwszy do przedsięwzięcia z całą energią, a opierając się jedynie na własnych środkach finansowych, spuszczone w sierpniu 1926 roku, łódź żelazną, tak zwaną berlinkę, długości 45 m., szerokości 7 m. o pojemności 300 ton.

Pierwszy spław, pomimo przeróżnych trudności wypadł zadawalająco. To też w jesieni tego samego roku rozpoczęto budowę drugiej berlinki, którą dzięki udzielonej pożyczce, puszczone w ruch w marcu b. r. W maju rozpoczęto budowę trzeciej łodzi, jednak z powodu braku funduszy budowę przerwano; członkowie spółdzielni, to przeważnie uchodźcy, którzy utracili większą część swego mienia.

Należy spodziewać się, że miarodajne czynniki poprą usiłowania zaprowadzenia żeglugi na górnej Wiśle przez udzielenie kredytów na budowę większej ilości łodzi, a przede wszystkim przez przystąpienie jaknajszybsze do regulacji górnej Wisły. Nowa, naturalna droga komunikacyjna między ośrodkami przemysłu a resztą kraju, to jakby nowy węzeł między Śląskiem a Macierzą.

Na wiosnę r. b. p. Andrzej Sapok, prezes „Zjednoczonej Żeglugi na Górnej Wi-

gla, załadowaliśmy na Nidzie w Nowym Korczynie kamień gipsowy po 250 t. do Warszawy. Spław od Nowego Korczyna do Sandomierza i Zawichostu (287 km.) odbył się bardzo dobrze. Wisła na tej przestrzeni jest w znacznej części uregulowana.

Od Zawichostu do Warszawy napotkaliśmy na bardzo poważne przeszkody, przeważnie w okolicy Puław, gdzie Wisła dzieli się kilkakrotnie na dwa lub więcej koryt. Koryto spławne jest miejscami płytkie. — Zauważyliśmy w kilkudziesięciu miejscach, że z powodu braku regulacji i tamowania brzegów, woda podmywa corocznie duże przestrzenie nadbrzeżne, unosząc w ten sposób ze sobą setki móg uprawnych pól i żywnych łąk. Pewien włościanin skarżył się nam, że w ciągu 14 dni podmyła mu woda 1600 m² obsianej roli. — Przez owo podmywanie brzegów dostaje się corocznie do Wisły tysiące metrów sześciennych piasku, wytwarzając ogromne ławice piaszczyste, które są najpoważniejszymi przeszkodami dla żeglugi rzecznej, a poza to powodują w porze deszczowej wylewy.

Mimo wszelkich trudności na nieznanej nam dotąd Wiśle, dojechaliliśmy w początku maja bez żadnego wypadku do Warszawy, witani przez władze, które wyraziły nam swe uznanie, jako pionierom żeglugi na górnej Wiśle łodziami o tak wielkiej pojemności. — Wracaliśmy do

WYDAWNICTWA LIGI MORSKIEJ I RZECZNEJ

- A. Rylke. „Co każdy Polak o morzu wiedzieć powinien”. zł. 0,30
- A. Rylke. „Morze to nowy teren pracy dla robotnika polskiego”. zł. 0,20
- K. Demel. „Narzędzia i metody łowu gatunków użytkowych ryb Bałtyku polskiego”. zł. 1,—
- E. Słoński. „Zaślubiny Polski z Morzem” (bajka dla dzieci). zł. 3,—
- Wyd. Oddziału Ligi M. i R. w Gdyni „Polskie morze” (informator wybrzeża). zł. 2,—
- Nakł. Państw. Instytutu Wydawn. w Poznaniu „Handlowe i prywatne Prawo Morskie obowiązujące w Polsce, oraz przepisy o polskich statkach handlowych”. zł. 6,—
- J. Borowik. „Rybacko Morskie na tle Bilansu Handlowego”. zł. 0,50
- F. Trzepak. „Wskazówki dla wycieczek turystycznych z biegiem rzek”. zł. 0,25
- J. Borowik. „Trzeba ruszyć z miejsca sprawę rozwoju rybactwa morskiego”. zł. 0,50
- S. Wojciechowski „Flota handlowa w Polsce”. zł. 0,50

Do nabycia: w Instytucie Wydawniczym Ligi M. i R. — Warszawa, Elektoralna 2, oraz w księgarniach.

JAK PRACOWAŁ NIEMIECKI „FLOTTENVEREIN”?

Z okazji odbywającego się w Województwie Śląskiem obchodu „Tygodnia Bandery”, nie będzie od rzeczy przypomnieć, jak działał i rozwijał się w Niemczech, a także i na Śląsku „Flottenverein”, — odpowiednik naszej Ligi Morskiej i Recznej. — Dla porównania przytaczam daty ze sprawozdania „Flottenverein” za rok 1901, gdyż to sprawozdanie dostało się przypadkowo w moje ręce.

Z dniem 31 grudnia 1901, a zatem 13 lat przed wybuchem wojny, liczył „Flottenverein” na obszarze całych Niemiec 626.201 członków, ugrupowanych w 1097 stowarzyszeniach lokalnych, oraz 2693 komitetach (Untergruppen). Nadto istniało zagranicą Niemiec 26 grup, liczących 904 członków. Dochody i wydatki wyniosły w roku 1901 w budżecie zwykłym M. 537.439, zaś w nadzwyczajnym M. 411.813, razem M. 949.252, czyli przeszło 2.000.000 zł.

Związek wydawał w celach propagandowych miesięcznik pod nazwą „Flotte”, który rozchodził się w nakładzie miesięcznym od 275.000 do 276.000 egzemplarzy, tak że cały nakład w roku 1901 wynosił 3.346.460 egzemplarzy.

Nadto wydawano 2 czasopisma periodyczne celem popierania rozwoju floty, a to „Allgemeine Marine Correspondenz”, oraz „Ueberall”. — Z pomniejszych wy-

dawnictw w roku 1901 zasługują na wzmiankę: „Rocznik niemieckiej floty” 4000 egzemplarzy, „Wskazówki dla załogi marynarskiej we flocie wojennej i handlowej” 10.000 egzemplarzy, oraz „Tablice D-ra Rassowa” w sprawie poparcia projektu ustawy o rozszerzeniu floty w ilości 2.500.000 egzemplarzy. Nakładem „Flottenverein” wydano „Kalendarz ścienny floty”, kalendarz w formie książki, broszurę popularną „Mächtig zur See” i t. p. Wogóle liczba rozsprzedanych i rozdawanych przez „Flottenverein” czasopism i broszur w roku 1901 wynosiła oprócz miesięcznika „Flotte”, ogółem 3.346.460 egzemplarzy.

Szczególne znaczenie dla propagandy spraw morskich miały przedstawienia kinematograficzne oraz odczyty z przeżyciami. W roku 1901 było czynnych w służbie „Flottenverein” 430 aparatów projekcyjnych, umieszczonych przeważnie na wszystkich ważniejszych stacjach pruskich kolei żelaznych. Wielkimi wzięciami i frekwencją cieszyły się także pokazy kinematograficzne, dotyczące życia stanu floty wojennej i handlowej, wyświetlane przez specjalnie w tym celu utworzone „Deutsche Biograph und Mutoskop Gesellschaft” w Berlinie.

Interesującą jest rzeczą stwierdzić, jak się zachował wobec tej propagandy

„Flottenverein” ówczesny Górny Śląsk. Ze sprawozdania za rok 1901 wynika, że Górny Śląsk stanowił jeden z bardziej podstawowych okręgów, co szczególnie podkreślono w sprawozdaniu.

Bezpośrednio przed wojną liczył Górny Śląsk około 400.000 zorganizowanych członków. Jakże nikłe i małe są obecne zdobycze i stan Ligi Morskiej i Recznej na obszarze Województwa Śląskiego w porównaniu z wynikami „Flottenverein”. Wprawdzie dane, dotyczące uczestnictwa Górnego Śląska w niemieckim „Flottenverein”, odnoszą się do całego terytorium Górnego Śląska, przyczem członkowie „Flottenverein” rekrutowali się przeważnie z pośród zniechęconych miejskich ośrodków na zachodzie, to jednak stwierdzić trzeba, że ogół mieszkańców województwa śląskiego uważa dotąd Ligę Morską i Rieczną za jakiś egzotyczny i oderwany od życia związek, a jego cele równie odległe i obce, jak i samo morze.

Odbywający się obchód „Tygodnia Bandery” powinien przełamać tę ospałość i uprzedzenia i stanowić punkt zwrotny w rozwoju Ligi Morskiej i Recznej na Śląsku.

Katowice 15/9 1927.

KAROL SUROWKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PROGRAM BUDOWY W PORCIE GDYŃSKIM

Od czasu zawarcia nowej umowy w jesieni roku ubiegłego z konsorcjum budowy portu w Gdyni, roboty ruszyły z martwego punktu. Dłuższy zatarg z Konsorcjum spowodował pewne opóźnienie, które już zupełnie zostało wyrównane. Nie od rzeczy będzie zapoznać szerszy ogół z programem robót na lata następne, uzgodnionym z Konsorcjum i przez Pana Ministra Przemysłu i Handlu zatwierdzonym. Jak wiadomo obejmuje program budowę awanportu, składającego się z trzech ścian w morzu, t. zw. molo północnego długości 720 metrów, łamacza fal 300 metrów długości, oraz molo południowego długości 1227 metrów. Przy molo południowym znajdują się nabrzeża długości 785 metrów, głębokości 8 mtr., dalej posiadamy w basenie zewnętrznym, pirsem od awanportu oddzielnym 842 mtr. nabrzeży 8 mtr. i 378 mtr. 10 mtr. Poza to obejmuje program budowę basenu o głębokości 10 mtr., szerokości 250 mtr. z nabrzeżami długości 345 mtr. głębokości 8 mtr. oraz 2515 mtr. głębokości 10 metrów. Robót czerpalnych przewiduje się na ogółem 10.035.000 metr. kubicznych.

Z wymienionych robót dotąd, a właściwie do końca sezonu obecnego, będą wykonane: całe molo północne długości 720 mtr., 405 m. nabrzeży molo południowego oraz 1072 m. południowego molo, tworzącego łamacz fal, a w basenie wewnętrznym 785 m. nabrzeża głębokości 10 m. oraz 380 m. nabrzeży głębokości 8 mtr. Do końca więc roku bieżącego awanport

w Gdyni będzie miał bardzo poważną zastłonę od fal morskich. Pozostaje tylko środkowy łamacz fal, którego obecne szerokie wejście rozbije na dwa wąskie wejścia, północne dla portu wojennego, południowe dla portu handlowego. Dalej brak będzie połączeń z zastłoną południową obecnego molo południowego.

W następnym, t. j. 1928 r., ma być ukończone molo południowe przez budowę 650 mtr. nabrzeży przy tem molo oraz 493 mtr. brakującej zastłony. Poza to w basenie wewnętrznym przewiduje się dokończenie południowej strony przez dobudowanie brakujących 645 mtr. 10 mtr. nabrzeży.

Rok 1929 przewiduje budowę środkowego łamacza fal, długości 300 m. oraz budowę 1185 mtr. północnej ścianki w basenie wewnętrznym.

W r. 1930 ma być ukończony basen zewnętrzny. Będzie więc ukończony pirs z 700 mtr. nabrzeży oraz 412 mtr. nabrzeży w basenie zewnętrznym. Drobne przesunięcia w tym programie zupełnie są możliwe; nawet już obecnie przewiduje się przeniesienie z r. 1930 budowy nabrzeży w basenie zewnętrznym. O ile konkretny węglowy tę budowę sfinansują, może już w roku przyszłym będzie ona wykonana. Również przewiduje się wcześniejsze, t. j. już w r. b., ukończenie 100 mtr. nabrzeży przy ścianie szczytowej basenu zewnętrznego, przewidzianych dla łuszczań ryżu, którym ten teren oddano. Z robót czerpalnych w tym roku około 3.740.000 metr. kubicznych będzie u-

kończonych. Rok 1928 przewiduje 2.297.000, rok 1929 — 2.128.000, a rok 1930 — 1.080.000 metrów kubicznych robót czerpalnych. Poza to, dzięki kredytom dodatkowym, jeszcze w roku bieżącym ma być wy-czerpany kanał, który nazwałbyśmy przemysłowym; przy nim ma stanąć stocznia i inne przemysłowe zakłady, potrzebujące bezpośredniego dostępu do wody. Kanał ten ma posiadać 10 mtr. głębokości. Program roku bież. przewiduje jedynie ukończenie pierwszej fazy budowy portu wojennego. Również buduje się port rybacki, jednakże dalszy program tych robót dotąd nie jest jeszcze zatwierdzony.

Co do urządzeń, to budowa magazynu dla ładunków drobnicowych oraz dwa dźwigi bramowe 5-tonowe przy tych magazynach są na ukończeniu. Gotowe nabrzeża posiadają wodę słodką oraz połączenie elektryczne. Poza to posiada Gdynia 2 dźwigi mostowe dla eksportu węgla i importu rudy. Dalej kosztem firmy prywatnej postawiono w tych dniach transporter taśmowy tak zwany „smok”. Wreszcie firma Robur zamówiła już dźwigi bramowe i w najbliższych dniach zamówi wywrotnicę mostową. Z inwestycji prywatnych należy jeszcze wspomnieć o młynie dla łuszczań ryżu, który jeszcze w tym roku zacznie się budować i najpóźniej do października roku przyszłego musi być uruchomiony. Duży kłopot port gdyński miał ze światłem elektrycznym. Dotychczasowy prąd z elektrowni w Rudkach był za słaby, własna elektrownia zapasowa



jeszcze nie jest uruchomiona, ale znaleziono nowe źródło prądu z elektrowni w Gródku, które najzupełniej zapewni zaspokojenie nawet najdalej idących potrzeb portu w tym kierunku.

Co do dalszych inwestycji w porcie gdyńskim, to są projektowane: budowa składu dla cukru, budowa składu dla śledzi, budowa składu dla monopolu tytoniowego, dalej budowa chłodni; również i urządzenia dla eksportu drzewa są w niedalekiej przyszłości przewidziane. Również są w projekcie dalsze urządzenia dla eksportu węgla oraz instalacje dla wywozu produktów naftowych. Dla wszystkich tych potrzeb środki państwowe w bliskiej przyszłości nie mogą być uruchomione, dlatego też w dość znaczny sposób należy korzystać z kredytów prywatnych, udzielając koncesyj. Naturalnie, że w ten sposób najczęściej intrygujące inwestycje mogą się stać źródłem dochodów dla firm prywatnych; dlatego też należy dążyć do tego, aby dla eksploatacji państwowej nie pozostały tylko inwestycje mało dochodowe, albo zgoła deficytowe. Dziś trudno przewidzieć, jakie inwestycje w latach najbliższych powstaną, dotąd nie ustalono nawet, co w jakim miejscu ma powstać. Biuro projektów przygotowało już bogaty materiał i można oczekiwać, że po zatwierdzeniu programu robót na roboty hydrotechniczne wkrótce nastąpi drugi etap, t. j. ustalenie przeznaczenia różnych części portu dla celów specjalnych. W ten sposób uniknie się niespodzianek, a port w Gdyni już życiowo wykazał, że jego rozwój jest



Widok z Oksywi na port gdyński.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



możliwy i dla czego przede wszystkim służyć powinien. Jedną z pilniejszych potrzeb jest wybudowanie warsztatów dla naprawy statków z dokiem pływającym. W tym kierunku idą już pertraktacje. Projektowana jest mała stocznia dla kutrów rybackich w porcie rybackim i druga duża stocznia przy kanale z dokiem pływającym.

Krótki ten szkic ma na celu zapoznanie szerszego ogółu, który się tem interesuje, z obecnym stanem robót i z temi projektami, które w najbliż-

szej przyszłości będą aktualne, nie wyczerpuje wszakże bynajmniej zagadnienia.

O porcie rybackim nie wspominam, tak samo o budowie dalszych basenów, bo sprawy te są wprawdzie rozważane, ale nie są jeszcze dojrzałe, aby o nich wydać już sąd ostateczny, lub je decydować. Na łamach „Morza”, o tych kwestiach nasi czytelnicy jeszcze niejednokrotnie będą czytali.

INŻ. ST. ŁĘGOWSKI

O SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE I O PESYMYSTACH

Szkoła Morska w Tczewie rozpoczyna jesienią r. b. ósmy rok swego istnienia.

Wobec głosów, które jeszcze w niedalekiej przeszłości odzywały się tu i owdzie, kwestionując już to system nauczania szkoły, już to wogóle samą celowość jej istnienia, nie od rzeczy będzie poświęcić parę słów tej jedynej u nas morskiej uczelni handlowej.

Począwszy od r. 1923 szkoła wypuszcza w świat zastępy młodzieży, przygotowanej teoretycznie i praktycznie do pełnienia obowiązków młodszych oficerów pokładowych i oficerów mechaników marynarki handlowej. Absolwenci Szkoły w miarę uzupełniania wiedzy praktycznej mają prawo do otrzymywania dyplomu kapitana żeglugi wielkiej i mechanika I-ej klasy, zależnie od specjalności.

Pierwsi absolwenci Szkoły, którzy ukończyli ją w r. 1923, znaleźli się początkowo w sytuacji dość trudnej, gdyż stan liczebny polskiej floty handlowej był bardzo niewielki i nie wszyscy mogli znaleźć odpowiednie zatrudnienie na statkach ojczystych.

To samo mniej więcej powtórzyło się w latach następnych. Na pozór więc wyglądało na to, że Szkoła przygotowuje młodzież do zawodu, który w Polsce nie istnieje. I rzeczywiście istniał on tylko w zaciątku. Zdawano sobie jednak z tego sprawę, że te sto kilkadziesiąt kilometrów własnego wybrzeża mamy nietylko po to, by przagnąć wywczasów nad morzem mogli się tam udawać bez paszportów zagranicznych i wiz, że Polska bez morza, a morze bez floty, jest dziś nie do pomyślenia. Zarówno młodzież jak i władze Szkoły Morskiej, dały wyraz niezłomnej wierze w przyszłość Polski na morzu. Jedni szli do wymienionej uczelni, nie zrażając się „widokami” na przyszłość najbliższą, drudzy nie zawahali się przyjąć na barki swe moralnej odpowiedzialności za los młodzieży, garnącej się ochotczo pod skrzydła otwartej po raz pierwszy w dziejach Polski uczelni.

Ilość uczniów, którzy dotąd ukończyli Szkołę wynosi 114. Z pośród tych — 58 złożyło teoretyczne i praktyczne egzaminy państwowe, a 56 tylko egzaminy teoretyczne (30 tegorocznych absolwentów przystąpi do egz.

praktycznych po ukończeniu letniej praktyki).

Jakiż „los” spotkał wszystkich tych absolwentów? Z pośród nich 45 otrzymało już dyplomy (1 — kapitana żeglugi małej, 2 — porucznika żeglugi wielkiej, 30 — porucznika żeglugi małej, 1 — mechanika II-ej klasy i 11 — mech. III-ej klasy). Z pośród tych — 16 nawigatorów pływa na polskich statkach handlowych w charakterze II i III oficerów, 1 na angielskim, 1 na belgijskim i 2 na francuskich, 2 mechaników — 16 pływa na polskich i 1 na amerykańskim statku handl., pełniąc funkcję II i III mechaników oraz asystentów. Reszta pracuje w morskich przedsiębiorstwach handlowych, w morskich urzędach, bądź też uzupełnia swą wiedzę na wyższych uczelniach krajowych i zagranicznych. Bezrobotnych niema, — przeciwnie, w związku z rozbudową naszej floty handlowej wypadło nawet sprowadzić kilku absolwentów, odbywających praktykę na statkach francuskich.

Jak widzimy więc, los wymienionych nie należy bynajmniej do rzędu tragicznych, jakim go niektóre osoby chciałyby upatrywać, a że wychowan-

kom tczewskiej szkoły wypadło w przeszłości przetrzymać nie jeden moment ciężki, to tym większa chluba dla nich, że z opresyj tych wszyscy wyszli obronną ręką. (Znam takiego, który, nie mogąc znaleźć żadnej pracy w ciągu 3 miesięcy, egzystował tylko z opowiadania o „burzy”, podróżując po znajomych. Tak się w tej „burzy” wyspecjalizował, że, jak sam mówił, zaczął zatracać już pewność tego, co było prawdą, a co nie. Na szczęście los mu pomógł rozstrzygnąć te wątpliwości, — dostał się na parowiec).

Wypadło więc przetrwać kryzys. I wtedy właśnie zaczęły się odzywać głosy tak wybujałe u nas krytyki. „Szkoła Morska narazie jeszcze jest nam niepotrzebna i t. d. w podobnym guście. Krytycy jednak, jak w wielu innych, tak i w tym wypadku, nie zdawali sobie sprawy z istoty rzeczy.

Wykształcenie oficera morskiego nie zamyka się wyłącznie w ramach szkoły i statku szkolnego, — absolwent takiej szkoły uzupełnia swą wiedzę praktyczną jeszcze w ciągu paru lat, pełniąc mniej lub więcej odpowiedzialne funkcje na okręcie. Przy-

stosowanie więc momentu otwarcia szkoły morskiej (jak się niektórzy wypowiadali) do momentu rozbudowy floty, oznaczałoby pozbawienie tejże zaraz w początkach jej egzystencji personelu młodszych oficerów, stanowiących 70% składu oficerskiego statku.

Odzywały się też głosy, że metoda nauczania w Szkole tczewskiej jest nieodpowiednia. — Dlaczego? — Wszak każda metoda, która daje dobre rezultaty jest dobra. Jakąż tedy opinię fachową mają nasi absolwenci?

Konsul honorowy Rzeczypospolitej w Hawrze, który już od paru lat ma do czynienia z absolwentami Szkoły Morskiej, odbywającymi praktykę na wielkich transatlantyckich parowcach Towarzystwa „Chargeurs Réunis”, w rozmowie ze mną oświadczył z radością, że od dykcji wymienionego towarzystwa niejednokrotnie słyszał wyrazy uznania dla wysokości zalet morskich naszej młodzieży, co zresztą znajduje potwierdzenie w szeregu chlubnych świadectw, otrzymywanych przez absolwentów od kapitanów statków francuskich, w powierzaniu im odpowiedzialnych stanowisk, w za-

potrzebowaniu naszych „élèves-officiers” oraz gratyfikacjach, do których płacenia francuzi naogół nie są zbyt skorzy.

Kapitanowie i starsi mechanicy polskich statków handlowych również wypowiadają się jaknajlepiej o swych młodszych kolegach z tczewskiej szkoły. Opinia oficerów marynarki wojennej, którzy zapoznają się z „tcezwiąkami” podczas odbywania przez nich służby wojskowej, też jest pod każdym względem dobra.

Wreszcie nawet opinia Niemców, niezaprzeczanie tegich marynarzy, do- tąd bagatelizująca nasze poczynania na morzu, z uznaniem podnosi ostatnio wyniki prac szkoły morskiej w Tczewie (czasopismo „Hansa” Nr 28. — Hamburg, 9.VII 27), oraz wyraża się z niepokojem o konkurencji polskiej na morzu.

Reasumując, należy pod adresem tych, którzy byli pełni czarnego pesymizmu, co do celowości istnienia w ciągu ubiegłych lat Szkoły Morskiej w Tczewie, skierować pytanie: „Czy potrzebne są jeszcze jakiegokolwiek komentarze?”

S. KOSKO

„HANSA” O SZKOLE MORSKIEJ W TCZEWIE

W jednym z ostatnich numerów niemieckiego czasopisma „Hansa”, wychodzącego w Hamburgu (Nr. 28 z dnia 9 lipca r. b.), ukazała się niezwykle ciekawa notatka o naszej Szkole Morskiej w Tczewie, charakterystyczna dla zmiany nastrojów, jaka dokonywała się powoli w Niemczech na widok realnych wyników prac Polski na morzu. Do niedawna bowiem opinia niemiecka utrzymywała była przez prasę fachową i codzienną w nastroju lekceważenia w stosunku do naszych prac morskich. Obecnie zaczyna się pisać o tych sprawach zupełnie inaczej, przyczem w głosach prasy niemieckiej jest coraz więcej niepokoju i wyraźnego podenerwowania.

Oto co pisze „Hansa” o Szkole Morskiej w Tczewie w artykule p. t. „Warnung vor Unterschätzung polnischer Anstrengungen um den maritimen Aufbau”. W artykule tym m. inn. czytamy:

„Państwowa Szkoła Morska w Tczewie kształci narybek marynarki i wychowuje go w morskiej tężyznie na rządowym okręcie szkolnym „Lwów”. Uprawienie do wykonywania obo-

wiązków oficerów pokładowych, względnie maszynowych, bada Państwowa Komisja przy wymienionej Szkole. Uzyskanie patentu oficerskiego reguluje Ustawa z dnia 24 lipca 1922 r. — Co do stopnia teoretycznego i praktycznego wykształcenia w polskiej handlowej szkole morskiej, to na podstawie artykułu „Stoff und Methode an Seefahrtsschulen” „Hansa” Nr. 26 mogłem przeprowadzić porównanie, jakie, niestety, wypadło na korzyść szkoły polskiej, w której nauka trwa 3 lata i daje m. inn. wiadomości w matematyce nawet zasad rachunku całkowitego i różniczkowego, geometrii analitycznej i trygonometrii sferycznej, oprócz prawa morskiego, geografii handlowej, towaroznawstwa i innych wiadomości fachowych, z nowoczesną techniką żeglarską włącznie. Wychowawcy wydziału mechanicznego znaleźli już jaknajlepsze uznanie zagranicą”.

Pod powyższą notatką „Hansa” umieszcza następujący komentarz:

„Podana wiadomość nie jest pozbawiona zainteresowania dla naszych czytelników, a to tembardziej, że już

naprawdę zaczyna się odczuwać polską konkurencję w sprawach morskich. Komunikat ze Szczecina, bardzo zresztą godny uwagi, nienadający się wszakże do ogłoszenia, a dotyczący sprawy rozbudowy Gdyni, jak też innych dążeń Polski w dziedzinie żegluga morskiej, daje powód do rewizji dotychczasowego sposobu zapatrywania na polskie zmagania o posiadanie morza. Dotychczasowe zapatrywania bowiem były możliwe tylko dlatego, że Polacy do tej pory pracują pocichu (poza publiczną wiadomością).

Niestety, zdaje się jednak, iż nie jest rzeczą możliwą wykorzenie u nas, w pewnych nastawionych na sensację kołach, starego, do r. 1913 popełnianego, ku największej naszej szkodzi, błędu — „samookadzania się”.

Powtarzamy. Jest to głos niezmiernie charakterystyczny. Czy może ktoś jeszcze wątpić, jak wielkie, jak podstawowe znaczenie ma nasza praca na morzu?

S. K.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DOSTĘP DO MORZA

Jak dotąd, niewiele mamy prac większych, poświęconych sprawie morskiej. Omawiają ją przeważnie nieduże broszury, omawiają fragmentarycznie. Obecnie literaturę na ten temat wzbogaca poważne, przeszło czterysta stron druku liczące dzieło ppłk. szt. gen. Henryka Bagińskiego¹⁾. Ukazanie się jego jest istotnie

¹⁾ Henryk Bagiński. „Zagadnienie dostępu Polski do morza”. Warszawa 1927. Nakładem Związku Obrony Kresów Zachodnich; str. 10nł - 422 2nł.

wydarzeniem nielada, którego w żaden sposób pismo, poświęcone sprawom morskim, pominąć milczeniem nie może.

Książka Bagińskiego usiłuje objąć całość zagadnienia. Zaczyna się od interesującego wywodu na temat geograficznej odrębności Polski. Uczeń prof. Romera oddaje tu niejako hołd nauczycielowi przez dalszą popularyzację jego teorii, która w epoce podległości tak znakomicie się przyczyniła do podniesienia ducha na-

rodowego między uczącą się młodzieżą. Dziś, kiedy stanowimy całość polityczną wywody te mają bardziej teoretyczne znaczenie. To też i książka, o której mowa nabiera aktualności dopiero wtedy, gdy od geograficznych spostrzeżeń przechodzi do historii i daje nam niezmiernie ciekawy obraz ciężenia ziem polskich, całego życia gospodarczego Polski do Bałtyku. Przedmiot to naogół mało znany i mało studjowany. Dzieła Szelągowskiego, któ-

ry tyle pracy i studjów mu poświęcił, nie znalazły tego rozgłosu, ani tej poczytności, na jakie zasługiwały, a przecie i one, choć i dziś tchną niesłychaną poprostu świeżością, były pisane wtedy, gdy niepodległość istniała tylko w programach stronnictw o nią walczących, gdy przeszłości z żywą, aktualną terażniejszością nie było można powiązać. Bagiński, człowiek o ogromnym wykształceniu historycznym, bierze właśnie z przeszłości to, co jest żywe, podnosi procesy, które jeszcze nie zostały rozstrzygnięte. I tu dopiero widzi się, jak niekompletne są nasze studia nad tym tematem. Toż poprostu zupełnie niezapisane są strony historii, które powinny nam opowiedzieć, w jakim stopniu, która dzielnica ciążyła ku morzu, ku Bałtykowi. Dzieje handlu polskiego leżą odłogiem i może dopiero przyszłość rzuci na nie nieco jaśniejszych światła.

Nieomal niepostrzeżenie przechodzimy od tego, co było niegdyś, w nowe czasy. Odległość dość znaczną pomiędzy niepodległą Rzeczpospolitą szlachecką, a tą, w której teraz żyjemy wypełniło coś, co z trudem będzie rozumiał przyszły historyk — wypełniła walka z kulturą, jako taką, wypełniła walka z przyrodzonymi geograficznymi prawami, walka z interesami ekonomicznymi zarówno Polski, jak i Gdańska — walka, która sprawiła, że cały kraj nadwiślański, i cały kraj nadbałtycki nie postąpiły naprzód, zatrzymały się w swoim rozwoju, a na wstrzymanie to Niemcyłożyli ogromne sumy iłożyli je, jak terażniejszość wskazuje zupełnie bezowocnie. Wspomina o tem Bagiński, wspomina z dużym naciskiem — ale znów dopiero przyszły badacz zapewne opracuje ten temat tak, jak przed kilkoma laty opracował wspomniany prof. E. Romer fiasco kolonizacji pruskiej. Gdańsk za panowania niemieckiego nie tylko nie postąpił naprzód, ale się cofnął i znów zaczyna odżywać dopiero teraz, gdy zostało otwarte dla niego naturalne zaplecze.

Zawczasie być może dziś pisać o tem, w jaki sposób odzyskanie niepodległości wpłynęło na rozwój gospodarczy ziem polskich. Jeszcze zniszczenia wojenne są zbyt świeże, jeszcze brak tej równowagi na świecie, niezbędnej dla normalnego rozwoju tak delikatnego ustroju, jak życie gospodarcze. Ale już dziś widać, co na tem zyskał Gdańsk, jak ogromnie zwiększyły się przewozy przez to miasto, jak nierównie żywszem tętnem bije w niem życie. I widać już jeszcze jedno —

oto, że w niepodległym państwie życie gospodarcze orientuje się zupełnie inaczej, niż dawniej. Bagiński w niezmiernie interesujący sposób wykazuje, jak zaraz po wojnie poszczególne artykuły naszego zbytu najpierw szukają dróg przedwojennych i zrazu znajdują je — ale niedługo mogą się na nich utrzymać i zwolna porzucają podążać w kierunku północnym ku drogom morskim. Oto cyfry stwierdzające wzrost odsetku poszczególnych towarów, kierujących się ku morzu w ostatnich latach: Wytwory rolnictwa w roku 1925 szły przez Gdańsk w ilości 44,5%, w roku 1926 — 55,6%. Dla cukru analogiczne cyfry wynoszą 61,4 i 67,9, dla drzewa — 27,6 i 28, dla węgla 11,8 i 43, dla produktów ropy naftowej 13,7 i 35,6, dla soli kuchennej — 6,8 i 49,6. Import niektórych towarów wykazuje tę samą tendencję. A więc w roku 1925, rudy żelaznej przybyło do nas drogą morską 16,8%, w roku następnym — 46,2%. Odsetek ten dla nawozów sztucznych wzrasta z 62,5 na 84,4, dla kawy z 52,5 na 79,2, dla kakao z 38,5 na 65,4, dla herbaty z 39 na 97,5, dla tytoniu z 86,2 na 91,1.

Nie cały zresztą import wykazuje tę tendencję. Jeżeli umorszenie handlu wywozowego nastąpiło bardzo szybko, to przywóz trzyma się jeszcze dróg starych — trzyma się ich, gdyż w interesie tych, co posiadają marynarkę handlową jest zatrudnienie swoich własnych portów i swojej własnej komunikacji lądowej. I stąd właśnie wywodzi Bagiński konieczność posiadania własnej floty handlowej. Stąd i z konieczności opanowania Bałtyku, który winien się stać morzem naszym i naszych sprzymierzeńców.

Program rozwoju naszej marynarki handlowej, jaki rozwija autor, pokrywa się w głównych zarysach z tem, co na ten temat pisał Feliks Rostkowski w swojej broszurze o realnym programie rozbudowy polskiej floty handlowej. Obejmuje on linie: bałtycką, angielską i śródziemnomorską. Bagiński kładzie jedynie większy nieco nacisk na linie emigracyjno-towarową do Ameryki Południowej. Jest to szczegół nie najważniejszy, gdyż dla obu wymienionych autorów, jak z tego widać linie okretowe układają się podług dotychczasowych naszych szlaków towarowych.

Przeistanki polityczne i historyczne, na których oparł Bagiński swoje wywody, kazałyby położyć większy nacisk na linie bałtyckie. Pod tym względem spotykamy się z pewnem niedomówieniem ze strony autora. Niedomówień tych mamy

jeszcze parę. Prawie żadnej uwagi nie poświęca autor sprawie zagospodarowania wybrzeża. W dziale polityki portowej znajdujemy jedynie sprawozdanie z planów rządowych w Gdyni i to bardziej technicznych, niż gospodarczych. Ani słowa wreszcie niema o marynarce wojennej, co bezwarunkowo stanowi duży brak tej książki.

Może zresztą wszystko to wynika nie tyle z niedoceniania poruszonych tematów, co z logiki układu tego, nieocenionego skąd inąd, dzieła. Książka Bagińskiego jest znakomitą reasumacją tego, co błakało się dotąd na ten temat po różnych memoriałach, artykułach, broszurach. Ujmuje ona i pogłębia to wszystko w sposób poważny i ściśle naukowy, podając niezwykle bogatą literaturę tematu. W takich warunkach nie znalazło się w niej miejsca na to, co dotąd podlega dyskusji w kołach fachowych. Może odbiera to jej nieco świeżości, aktualności, ale pozwala utrzymać dużą powagę i niewzruszoność twierdzeń.

Jedno wszakże zastrzeżenie musimy zrobić. „Oś niepodległości Polski, pisze Autor na zakończenie, nie leży na linii Lwów—Wilno, ani nawet na linii Przemysł—Warszawa—Królewiec, lecz na linii Katowice — Gdańsk, u źródeł energii przemysłowej i potęgi Polski na morzu, u ujścia Wisły”. Zdanie to jest tyleż efektowne, co niestudne. Oś niepodległości jest wogóle pojęciem niezdeterminowanym, nieokreślonym, treść książki też go bynajmniej nie uzasadnia. Ujęcie faktów przez nią dobitnie świadczy, że całość Polski ciąży przemożnie ku Bałtykowi. Ciężenie to tam najmocniej się czuje, tam najłatwiej je stwierdzić, gdzie życie gospodarcze najżywszem bije tętnem. Nie ulega wątpliwości, że dziś pod względem napięcia sił przemysłowych przoduje Śląsk, ale postęp ogromny już jest i gdzie indziej. Wywóz węgla za czas styczeń — lipiec w roku zeszłym przyniósł nam 102 miliony zł. w złocie, a w roku bieżącym wzrósł do 116 mil. Wywóz jaja w tym samym czasie z 48 na 60 mil. Tam 10% — tu 25%. Cyfra to wymowna. Dlatego lepiej mówić o masie ciężającej, nie linii.

To jednak drobiazg. Cała książka należy do tych, które zalecić należy jaknajgoręcej naszemu ogółowi myślicy. Daje ona olbrzymi materiał i niewątpliwie przyczyni się do pogłębienia naszej świadomości morskiej. Pułk. Bagińskiemu należy się szczerza wdzięczność za wielki trud, który podjął i z którego się wywiązał godnie, poważnie, uczciwie.

A. UZIEMBŁO

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



REGATY NA WISŁE W WARSZAWIE,

urządzone przez YACHT KLUB POLSKI dnia 18.IX. 1927



Start 20-ek.



25-ki na zakręcie.

MARYNARKA WOJENNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



ANGLICY O NASZEJ MARYNARCE WOJENNEJ

W jednym z ostatnich numerów najpoważniejszego organu marynarki i armii angielskiej „The Naval and Military Record” znajdujemy niezwykle ciekawą i charakterystyczną notatkę o naszej marynarce wojennej i handlowej.

Pismo to, które jest autorytetem w zagadnieniach morskich, pisze:

„Trzydziestoletni okręt „d'Entrecasteaux”, o pojemności 8,000 ton, uzbrojony pierwotnie w dwa działa 9,4 calowe i dwanaście 5,5 calowych, został zamieniony na okręt szkolny (szkołę morską), i w tym charakterze służył przez dwa lata pod belgijską banderą. Ponieważ Belgja zaniechała wszelkich zamiarów, co do tworzenia marynarki wojennej, zwróciła ona, w zeszłym roku, okręt ten Francji. Został on, przed niedawnym czasem, nabyty dla Polskiej Floty, a okręt linjowy „Suffren” przywiózł dla niego załogę z Gdyni, liczącą 13 ofi-

cerów i podoficerów i 50 marynarzy. Zbytecznem byłoby twierdzić, że „d'Entrecasteaux” przedstawia obecnie najmniejszą choćby wartość bojową, nawet dla użytku na Bałtyku, ale jest on mocno zbudowany, aczkolwiek opancerzenie jego jest lekkie, i jest on wybitnym okazem architektury morskiej z ostatniej połowy ubiegłego stulecia. *Polskie władze morskie są zdania — i to bardzo słusznie — że nie może istnieć marynarka prawdziwa bez okrętu szkolnego, odbywającego podróże morskie, morze bowiem jest najodpowiedniejszym widnokręgiem dla początkujących bojowników morskich.* Władze te nader poważnie zajmują się problemem utworzenia marynarki wojennej, i dzielnie walczą z przeszkodami, będącymi specjalnością ich kraju.

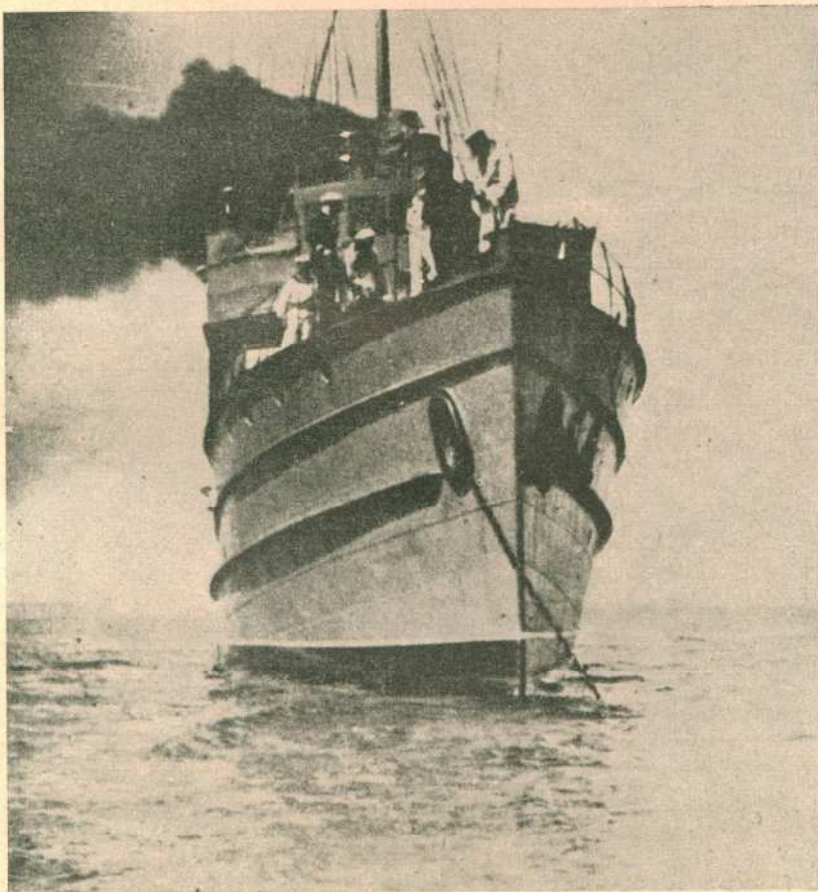
Polacy uważają — nie bez powodu — że ich tak niedawno odzyskana niepodległość będzie narażona na

niebezpieczeństwo, o ile nie zostanie, w najajkrótszym czasie, utworzona silna marynarka wojenna i handlowa, która uczyni z bandery polskiej czynnik, z którym liczyć się będą na Bałtyku. Na nieszczęście, na drodze powodzenia ambicji polskich stoją niedorzeczne sprzeczności Traktatu Wersalskiego, który systematycznie był opracowany celem wzbronienia Polsce dostępu do morza. Gdańsk i ujście Wisły, tej wielkiej rzeki polskiej, zostały oddane w neutralne, o ile nie wrogie, ręce, i tylko wąski pas wybrzeża, bez naturalnej ochrony, mający zaledwie 30 mil szerokości, pozostawiono nowopowstałemu krajowi, żeby tam sobie zbudował, jeżeli będzie mógł i będzie śmiały, własne swoje porty. To zadanie, które zdawało się niemożliwem do spełnienia, Polska wykonała. Gdynia powstała do życia jako port wojenny i handlowy kosztem olbrzymich wysiłków i wydatków. Przedsiębiorczy i pełen optymizmu personel został zrekrutowany, a szkolenie jego odbywa się pod kierownictwem wyborowych oficerów z byłej rosyjskiej i austriackiej marynarek wojennych. W dodatku do tuzina starych jednostek, znajdujących się na służbie, budują się we Francji dwa kontrtorpedowce o pojemności 1,540 ton każdy, oraz trzy łodzie podwodne 1000-tonowe, ulepszonych typu „Chailley”; będą to w roku 1929, najsilniejsze jednostki tego rodzaju na wodach Bałtyku.

Pomimo to, Gdynia będzie i nadal wystawiona na zbombardowanie przez niemieckie armaty lądowe. O ile nie będzie miała silnej ochrony napowietrznej i nie zdecyduje się na stanowczą ofensywę, to nie przetrwa Gdynia nawet początków polsko-niemieckiego konfliktu. Gdańsk, egzystujący tylko przez polski handel, musi przejść straszne koleje, tak długo przynajmniej, póki Niemcy nie uznają bez zastrzeżeń prawomocności Traktatu Wersalskiego, w części, dotyczącej ich granic wschodnich. Niedawna wizyta niemieckiej eskadry w Gdańsku z pewnością sytuacji nie polepszy”.

Tyle bezstronny głos angielski. Ze swej strony dodać należy, że jest to dosadna i druzgocąca odpowiedź tym wszystkim krótkowidzom i złośliwcom, którzy będąc często zawiedzeni w swoich osobistych ambicjach, korzystając z ignorancji i nieświadomości naszego społeczeństwa w zagadnieniach obrony polskiego wybrzeża, podkopują przez nierzeczoną krytykę istnienie, tworzącej się w ciężkim trudzie i wysiłku, marynarki polskiej.

WŁADYSŁAW WOLSKI



Kanonierka „Komendant Piłsudski” podnosi kotwicę, udając się na ćwiczebne strzelanie artyleryjskie.

Z ŻYCIA NASZEJ MARYNARKI WOJENNEJ

PROMOCJA 17 NOWYCH PODPORUCZNIKÓW MARYNARKI WOJENNEJ.

Dnia 18 września r. b. odbyła się w Gdyni uroczysta promocja absolwentów Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej na podporuczników marynarki. O godz. 10 m. 30 na krążowniku szkolnym O. R. P. „Bałtyk” odbyła się msza polowa, po której ks. kapelan Miegoń wygłosił krótkie przemówienie, podkreślając ważne i ciężkie zadania, oczekujące młodych oficerów, oraz znaczenie morza dla Polski.

Odczytano następnie rozporządzenie Pana Prezydenta Rzeczypospolitej o mianowaniu podporucznikami marynarki następujących absolwentów O. S. M. W.: Szalewicz Kazimierz, Konarski Tadeusz, Grochowski Aleksander, Puzyna Józef, Żebrowski Michał, Staniewicz Jerzy, Francki Roman, Mieszkowski Stanisław, Porydzaj Bolesław, Wojewódzki Zbigniew, Zagrodzki Karol, Nowakowski Radosław, Lubinkowski Bronisław, Kierkus Jan, Mostowicz Józef, Małuszyński Narcyz, Jodkowski Edmund.

Po odczytaniu listy nowych podporuczników, szef kierow. marynarki wojennej komandor J. Świrski przypasał prymusowi szkoły podpor. Szalewiczowi, ofiarowany przez Pana Prezydenta Rzeczypospolitej, sztylet oficerski.

Do zebranych wychowanków szkoły przemówili komendant O. S. M. W. komandor-porucznik S. G. Frankowski i szef kier. mar. wojennej komandor J. Świrski, który w krótkich słowach nakreślił cele i idee przewodnie oficerów marynarki.

Na uroczystość tę przybyli do Gdyni, jako goście, przedstawiciele Generalnego Komisarjatu Rzeczypospolitej w Gdańsku, Ofic. Szkoły Artylerji z Torunia, oraz poszczególnych oddziałów marynarki wojennej.

Po uroczystości nowomianowani podporucznicy rozjechali się na urlopy wypoczynkowe.

SZKUNER SZKOLNY „ISKRA”.

Zakupiony w Anglii 3-masztowy szkuner szkolny „Iskra”, który przybył do portu wojennego w Gdyni w początku bieżącego roku, obecnie znajduje się w war-

szatach marynarki wojennej w Gdyni, gdzie odbywają się na nim prace, związane z przebudową oraz przeróbkami dla celów szkolenia najmłodszego kursu podchorążych Oficerskiej Szkoły Marynarki Wojennej z Torunia.

Przedewszystkiem gruntownie przebudowywane są i powiększane lokale mieszkalne dla oficerów, załogi i podchorążych. Instaluje się ogrzewanie parowe, oraz oświetlenie elektryczne. Poza tem urządzają się całkowicie nowe umeblowanie.



„Iskra” w remoncie.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Ukończeniu wszelkich przeróbek ma nastąpić do 1-go marca r. 1928, poczem „Iskra” ma się udać w pierwszą dalszą podróż szkolną.

REGATY MORSKIE W GDYNI.

Przy pochmurnej, dżdżystej pogodzie odbyły się dnia 20 września r. b. regaty morskie w Gdyni, zorganizowane przez dowództwo floty.

Na regatach obecni byli: szef kier. mar. wojen., dowódca floty oraz przedstawiciel francuskiej misji morskiej w Polsce.

Wyniki biegów były następujące:

1) szóstki wiosłowe, kat. A. — pierwsza przybyła osada łodzi z O. R. P. „Komen-

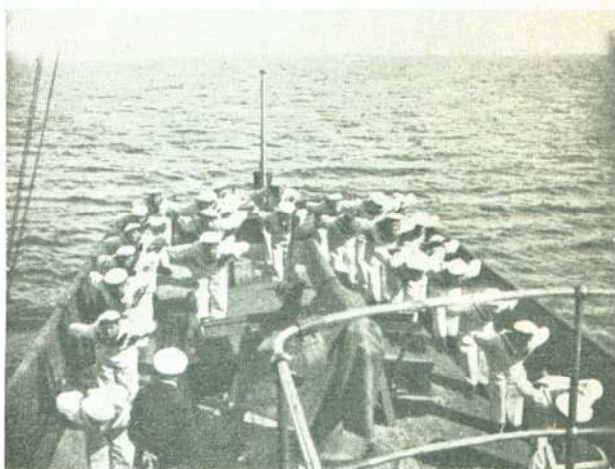
dant Piłsudski”, sternik—bosmat Gwiazdziński;

2) czwórki wiosłowe, kat. B. — pierwsza osada z O. R. P. „Gen. Sosnkowski”, sternik—bosmat Kępa;

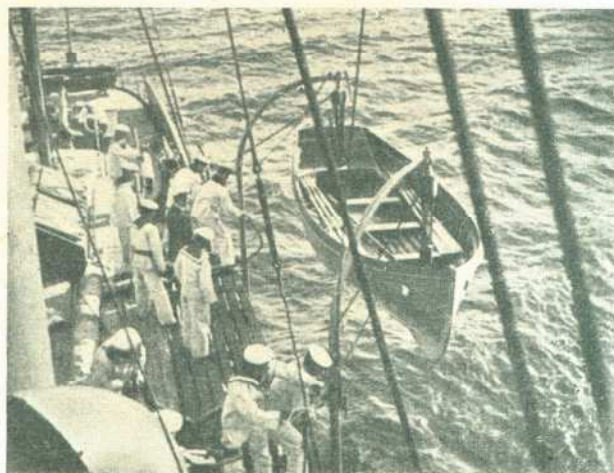
3) szóstki żaglowe oficerskie ze sterem: pierwsza przybyła łódź k-dy portu wojennego — kpt. mar. Jacynicz.

4) czwórki żaglowe podoficerskie: pierwsza przybyła łódź z O. R. P. „Jaskółka” — sternik bosmat Dąbek.

5) szóstki żaglowe podoficerskie: pierwsza przybyła łódź k-dy portu wojennego — sternik st. bosman Łapawa.



Z życia naszej marynarki wojennej. Poranna gimnastyka.



Załoga torpedowca opuszcza szalupę na pełnym morzu.

Z DZIENNIKA MARYNARZA

Mijamy Formozę. — Śmierć admirała Felkerzama. — Pięć transportowców wchodzi do Yang-Tse-Kiang, — Chińczycy kierują je do Shanghaju. — Głuche wieści o pogromie eskadry admirała Roźdiestwińskiego. — Przybywa holownik „Swir” z rozbitkami. — Szczegóły wielkiej bitwy z flotą japońską. — „Rion” i „Dniestr” po pogromie eskadry docierają szczęśliwie do Libawy. — Czekamy na koniec wojny w Shanghaju. — Zakończenie.

Po ostatnim przeładunku węgla w morzu, część transportowców odesłano do Sajgonu. Były to mianowicie: „Kijów”, „Tambow”, „Merkurij”, „Jupiter” i „Kitaj”.

Dnia 9-go maja, znajdując się w cieśninie Baschi, pomiędzy Formozą a Lutzonem, z powodu urodzin Mikołaja II-go, eskadra dała salut po 21 wystrzałów. Przechodzący akurat wówczas na południe od nas jakiś statek norweski, rzucił się całą parą w bok, myśląc widocznie, że to bitwa. Kanonada przeszła 30 okrętów, strzelających naraz, mogła go wprowadzić w błąd.

Po ominięciu Formozy od strony oceanu, płynęliśmy pomiędzy Formozą a archipelagiem wysp Liu-Kiu, poczem eskadra skierowała się ku archipelagowi Chusan, aby stamtąd odesłać transportowce do Shanghaju. Dnia 13 rano transportowce pod ochroną krążowników „Rion”, „Dniestr” i „Almaz” podeszły do latarni Gutzlaff, u wejścia do Yang-Tse-Kiang. Z „Almaza” nasz sztab, przesiadł się na transportowiec „Jarosław”. „Almaz” poszedł, aby dopędzić eskadrę, która kontynuowała swoją podróż na północ. Krążownik „Rion” i „Dniestr” otrzymały specjalne przeznaczenie.

Według otrzymanych wiadomości, admirał Felkerzam, cierpiący już od dłuższego czasu na żołądek i chorobę sercową, umarł w drodze, jednak admirał Roźdiestwiński kazał trzymać flagę admirałską na „Oslabji”, aby nie robić przykrego wrażenia na eskadrze. Przyznam się, że szczerze żałowałem admirała Felkerzama, który podczas całej drogi, poczynając od Sudy aż do Nosi Be w stosunkach ze mną, okazał mi dużo życzliwości.

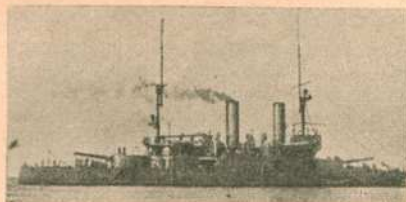
Transportowce: „Jarosław”, „Włodzimierz”, „Woronież”, „Kuronja” i „Liwonja”, weszły do Yang-Tse-Kiang i stanęły na redzie w Wusungu. Natychmiast zjawił się na „Jarosławiu” flagoficer chińskiego admirała Sa, który miał swoją flagę na krążowniku, stojącym obok na kotwicy i zażądał w imieniu admirała przejścia wszystkich transportowców do Shanghaju, motywując swoje rozporządzenie brakiem odpowiednich sił na wypadek wtargnięcia do Yang-Tse-Kiang japońskich okrętów.

Na drugi dzień rano transportowce przeszły do Shanghaju. Postawiono je u brzegu za miastem w miejscowości Tonkadu. Sztab nasz zjechał do miasta i rozlokował się w koncesji francuskiej w hotelu „Colonies”. W bliskości miejsca postoju transportowców, bliżej miasta stały okręty wojenne „Askold” i „Mandżur” pod flagą kontr-admirała Rejcensztejna.

Oba te okręty stały rozbrojone od czasu bitwy morskiej pod Port-Arturem w lipcu.

Dnia 15-go maja wieczorem, zaczęły krążyć wiadomości, jeszcze nieoficjalne o pogromie całej eskadry rosyjskiej. Dnia 16-go rano pojawiły się na mieście plakaty, porożlepiane na murach. Miały one mniej więcej takie napisy: „Togo-Nelson. Eskadra rosyjska kompletnie rozbita. Admirał Roźdiestwiński wzięty do niewoli”. Wieczorem tegoż dnia kolonja japońska urządziła pochód przez miasto z pochodniami. Wiwatowano przez całą noc. U nas nie chcieliśmy wierzyć, aby to było prawdą. Spodziewano się wprawdzie, że bitwa będzie przegrana, ale nie dopuszczano nawet myśli o możliwości rozgromienia całej eskadry.

Dnia 17-go rano przybył do Wusungu, holownik „Swir”, mając na pokładzie przeszło 100 marynarzy, wyratowanych z tonących okrętów. Przy-



Rosyjski pancernik obrony przybrzeżnej „Admirał Sieniewin”, wzięty do niewoli przez japończyków.

wiół on hiobowe wieści. Pogrom był istotnie zupełny.

Już u wejścia do Yang-Tse-Kiang go dopędził go admirał Enkwist z krążownikami: „Oleg”, „Awrora” i „Żemczug”. Zapytał on kapitana holownika „Swir”, chorążego Rozenfelda, co się stało z eskadrą, bowiem sam zawczasu drapnął z pola bitwy. Na wiadomość o pełnym zniszczeniu eskadry, uciekł na Manilę i tam się rozbroił.

Wkrótce przybył także do Wusungu transportowiec „Koreja” z przebitą burtą u samej water-linji.

Po takim pogromie chińczycy poczuli się także na siłach. Zmusili nas do wyładowania transportowców, zebrania pewnych części maszyn, i tak kazali czekać na zakończenie działań wojennych.

Stopniowo dochodziły do nas szczegóły tej bitwy morskiej, a właściwie pogromu eskadry. I tak okazało się, że admirał Roźdiestwiński został ranny w chwili, gdy opuszczał tonący pancernik. Przesiadł się on na torpedowiec „Biedowyj” i wraz z nim dostał się do niewoli. Zatonęły „Oslabja”, Sysoj-Wielikij”, „Nawarin”, „Admirał Nachimow”, „Aleksander III” i „Bo-

rodino”. Przyczem na tych dwóch ostatnich zginęła cała załoga, ponieważ okręty te, tonąc, wywracały się do góry dnem. Na „Borodinie” cudem jakimś jeden z podoficerów, został wyrzucony na powierzchnię morza. Wydostał się on na wywrócone dno pancernika i biegał po nim bezradnie. Dopiero wyratowali go z tej nieprzyjemnej sytuacji japończycy. Krążowniki: „Urał”, „Władimir-Monomach”, Dmitrij-Donskoj”, „Świetłana” i „Kamczatka” zatonęły, „Almaz”, dzięki sile maszyn, zdołał uciec do Władywostoku. „Izumrud” przybył na Sachalin, lecz podczas mgły rozbił się o skały. Transportowce: „Irtysz” i „Anadyr” zdołały uciec na południe. Pancerniki: „Orzeł”, „Nikołaj I”, „Generał-Apraksin”, „Admirał Sieniewin” i „Admirał Uszakov” zostały wzięte do niewoli, gdyż admirał Niebogatos podał się. Będąc zwolniony z niewoli, tak motywował później swój postępek w rozmowie z Radłowym w Shanghaju: „Od świtu drugiego dnia — mówił — zostałem okrążony przez całą eskadrę japońską. Pociski nasze nie dosięgały nieprzyjaciela, strzelającego do nas z dystansu 7 mil. Nie widząc celu w potopieniu przeszło 2000 ludzi bez żadnego pożytku dla Rosji, poddałem się, dobrze zdając sobie sprawę, że jako oficer popełniłem przestępstwo. Wolałem jednak to, niż daremnie pozbawieniem życia 2000 ludzi obciążyć swoje sumienie”.

Szpitalny okręt „Orzeł” (statek floty ochotniczej) został też wzięty do niewoli, na tej zasadzie, że podczas podróży naruszył konwencję Genewską, a mianowicie, idąc z eskadrą, admirała Roźdiestwińskiego, naokoło Afryki, podczas okrążania przylądka Dobrej Nadziei, został wysłany z rozkazem admirała do Kapsztatu, niby po cytryny dla szpitala, w rzeczywistości celem wysłania depeszy szyfrowej do Petersburga o przejściu eskadry, czego jako szpitalny okręt nie miał prawa robić. O wysyłce depeszy donieśli szpiedzy. Okręty „Rion” i „Dniestr” nic nie wiedziały o pogromie. „Rion” zdążył jeszcze zatopić dwa handlowe statki z kontrabandą w Żółtym Morzu i dopiero, kiedy zatrzymał trzeci statek, dowiedział się z gazet, otrzymanych od kapitana całej prawdy. Natychmiast udał się na południe i przez Batawję powrócił do Libawy, „Dniestr” również szczęśliwie dotarł do Libawy. Dla nas, oficerów floty ochotniczej, wiadomość ta była bardzo przyjemna, bowiem dowódcami obydwu tych okrętów byli oficerowie-polacy, należący do stałego personelu floty ochotniczej. Dowódcą „Riona” był kap. 2-ej rangi

P. Trojan, a „Dniestra” J. Skalski. Okręty, którym udało się uciec z pola bitwy, po większej części z chwilą, gdy dotarły do portów neutralnych, tam się rozbroiły. Tylko te dwa krążowniki z obsadą dawnego personelu Floty Ochotniczej, wróciły do portu rosyjskiego.

Ja do końca wojny pozostawałem w Shanghaju, mając pieczę nad wyładowaniami z transportowców materiami. Po zakończeniu działań wojennych zapasy te były wysłane do Władystoku. Dopiero w listopadzie, wyjechałem z Shanghaju, razem ze swym generałem do Rosji. W Shanghaju siedliśmy na statek Peninsular and Oriental Co. „Bengal”. Po kilku dniach, generał Radłow powiedział mi, że na tym statku w 2-iej klasie jedzie dwóch oficerów z eskadry. Jednym z tych oficerów okazał się lejtenant S. z wziętego do niewoli pancernika „Orel”, a drugim inż. mechanik R. z zatopionego pancernika „Admirał Nachimow”. Naturalnie rozmowa potoczyła się o przegranej bitwie. Któregoś dnia, podczas takiej

rozmowy, inż. mechanik R. powiedział: „Najsromotniejsze jest to poddanie się”, na co urażony lejtenant S. odpowiedział: „Zgadzam się, że jest to kompromitacja, ale mniejsza niż ta, do której wyście dopuścili, a mianowicie, zatopiliście pancernik już pod japońską banderą, którą wywiesiliście, na znak poddania się, aby do was nie strzelano”. Z dalszej szermierki słownej między tymi oficerami można było ustalić fakt, że oprócz „Admirała Nachimowa”, jeszcze kilka okrętów zrobiło to samo.

Statek „Bengal”, kursował na linii Shanghaj—Bombaj, wobec tego w Kolombo przesiedliśmy na statek tegoż T-wa „Marmara”, obsługujący linię Australja—Anglia. W Port-Said przesiadłem się na statek „Oziris”, szybkie linie (20 mil), obsługujący pocztową linię Port-Said—Brindizi, skąd już koleją dostałem się do rodziny w Odesie.

Na zakończenie tego wspomnienia, muszę dodać, że od rodziny prawie rok nie miałem żadnej wiadomości. Kazano bowiem, aby rodziny adreso-

wały listy do sztabu marynarki wojennej w Petersburgu. Sztab miał je następnie przesyłać na eskadrę. Jak się z tego zobowiązania wywiązywał, niech świadczy następujący fakt. Już przy końcu pobytu mojego w Shanghaju, otrzymałem kilka listów z Sajgonu, gdzie — jak podałem — stało kilka naszych transportowców. Otóż jeden z oficerów, nadsyłając mi tych kilka listów, zawiadomił mnie w jaki sposób listy te znalazły się w Sajgonie. Na składzie w Sajgonie leżało kilka beli. Myślano z początku, że to są buty, przysłane dla załóg na eskadrze. Kiedy jednak po dłuższym leżeniu na składzie dostały się do nich szczury, to okazało się, że nie są to buty, a korespondencja, adresowana na eskadrę. Tak sztab dbał o swoich podwładnych. Tylko ci otrzymywali listy, którzy będąc mądrzejsi i dobrze znając warunki, polecili swoim rodzinom wszelką korespondencję posyłać do dostawcy floty M. Ginsburga, który najakuratniej wysyłał ją adresatom, wiedząc najlepiej, dokąd udaje się eskadra.

TADEUSZ STECKI

ŚLEDŹ, JEGO ŻYCIE I ZWYCZAJE

Wobec projektu Ministerstwa Przemysłu i Handlu zorganizowania pierwszego w Polsce przedsiębiorstwa połowu śledzi w morzu Północnym, pismo nasze zamierza oświetlić to zagadnienie w szeregu fachowych artykułów. Poniżej zamieszczamy pierwszy artykuł z tego cyklu.

Redakcja.

Śledź jest najbardziej znaną rybą na targach i w gospodarstwie domowym, jednakże sposób jego bytowania, rozwoju i warunki, w jakich się to odbywa, usuwa się z pod obserwacji ogólnej; jedynie specjaliści — uczeni i rybacy, zajmujący się jego połowem, znają te prawa przyrodzone, którym ryba ta ulega i ulegać musi. Naszem zadaniem będzie rzucić kilka promieni światła w te mroczne głębiny oceanów, w te prawieczne dziedziny natury, tak jeszcze nieznaną i niedostępną ludzkości mimo zdumiewających odkryć badaczy, mimo wynalazków techników i ludzi nauki.

Śledź jest rybą morską i należy wraz z sardynką i szprotką do grupy „clupeidae”. Do najciekawszych jego objawów życiowych należą rok roczne wędrówki, wywoływane dwiema przyczynami: 1) poszukiwaniem pożywienia i 2) składaniem ikry, co zwykle określa się nazwą „tarło”. Działają tu dwa wielkie nakazy przyrody: utrzymanie życia i utrzymanie gatunku, które zresztą podporządkowują sobie bez reszły wszystkie istoty żyjące, poczynając od najwyższej w hierarchii świata żywego postawionego człowieka, a kończąc na jednokomórkowych, jednodniówkach i t. p.

Pożywieniem śledzia są najrozmaitsze drobne żyjątka morskie, jak rybki, robaki, ślimaki, muszle, co wię-

cej, — śledź karmi się nawet drobnymi przedstawicielami własnego gatunku, — lecz głównym i najważniejszym środkiem odżywczym śledzia są żyjątka zwierzęce, a częściowo roślinnego pochodzenia, tak zwane algi lub planktony, zalegające w nieokreślonej ilości gatunków i rodzajów olbrzymie przestrzenie wód północnych, które wykazują najbardziej idealne warunki atmosferyczne i hydrograficzne, umożliwiające rozwój i rozkwit planktonów. Do sposobu życia alg dostosował swe zwyczaje śledź. Wybiera się on na poszukiwanie pożywienia wielkimi gromadami, które podobne są do wędrujących wysp o dużej nieraz powierzchni.

Śledź, ulegający ślepo wspomnianym wyżej prawom przyrody, dzieli każdy roczny okres swego życia na 2 pory: 1) pora intensywnego odżywiania się, 2) pora tarła, czyli składania ikry, kiedy to ryba nic nie je, a gdy czas tarcia mija, znika z powierzchni dostępnych dla człowieka przestrzeni wodnych. Pierwsza pora trwa 3 — 4 miesiące; ryba wtedy je bardzo dużo i skutkiem tego rośnie i nabiera na siebie dużą warstwę tłuszczu.

Właściwą porę tarła poprzedza jeszcze czas mnożenia się i dojrzewania ikry i mleczu, dla którego to celu zużywa się część tłuszczu, a śledź traci swolna chęć do jedzenia, by w chwili, gdy dalsze prawo przyrody, t. j. rozmnażania się, rzuci te olbrzymie gromady na nową wędrówkę, zapomnieć zupełnie o pożywieniu i spełnić do końca zadanie, stawiane przez instynkt odczute siły wyższe. W dalszym następstwie, gdy miljarde ziarenek ikry zostały rzucone jako zarodek na nowe pokolenia, śledź spełnił

swój obowiązek, i wtedy znika, by w niespełna miesiąc znów się zjawił i swój tryb życia zacząć na nowo.

Śledź szuka specjalnych miejsc dla złożenia ikry; dno morskie nie może być szlamiste, lecz wysłane czystym piaskiem i musi być nieruchome, t. zn. musi to być miejsce zaciszne, zasłonięte od stałych prądów. Gdy inne gatunki ryb morskich rzucają swą ikrę na fale, pozwalając jej płynąć swobodnie, śledź przytwierdza swoje zarodki do dna morskiego zapomocą swoich kleistej, cieczy kleistej, wykorzystując dla tego celu wszelkie przedmioty, jakie tylko znajdzie na miejscu, jak drobne kamyki, muszle i t. p. Śledź składa przylepik ikrę nie pojedynczo, lecz gromadnie, tworząc z pojedynczych ziarenek jakby misternie ułożone grona.

Według ogólnych przypuszczeń śledź odbywa swoje tarło raz do roku. Zabezpieczwszy swe zarodki od wszelkich możliwych niespodzianek, przestaje się o nie troszczyć i zostawia je własnemu losowi. A los ten zależy w znacznej mierze od warunków ciepłych otoczenia, to jest wody, w której młode rybki mają zacząć swój żywot. Wyląg ich uwarunkowany jest temperaturą podłoża i otaczającej masy wodnej do tego stopnia, że im wyższa panuje ciepłota, tem krótszy jest okres wylęgu. W granicach od 0° do 20° Celsjusa waha się czas wylęgu od 6 do 50 dni. Następnie przechodzi okres przejściowy czyli przeobrażania się, trwający 3 do 8 miesięcy, aż wreszcie powstaje całkowicie rozwinięta ryba, która pluszcze się i igra już z falą. Pełna jednak dojrzałość, kiedy to śledź zdolny już jest do składania ikry, przychodzi dopiero z 3 względnie 4 rokiem życia. Poławiane

na morzach północnych śledzie liczą sobie od 3 do 18 lat; zachodzą jednak wypadki, że w pewnych latach poławiane są w przeważającej ilości sztuki jednakowego wieku. Upoważniałoby to do przypuszczeń, że niektóre lata są więcej pomyślne do rozwoju i mnożenia się śledzi, inne mniej pomyślne, co w następstwie spowodować musi bogatsze lub mniej udatne połowy.

Połowy na śledzie odbywają się właściwie bez przerwy cały rok, choć najobfitsze żniwo przynosi praca rybakom w okresie wiosennym i jesiennym; stąd też i śledzie podzielono na dwa gatunki: wiosenne i jesienne. Ale podział ten opiera się tylko na tem zjawisku, że w tych właśnie porach roku opuszczają największe gromady tych ryb swoje niedosięte kryjówki i zalegają ławicami morza europejskie. Tymczasem śledź składa ikrę przez cały przeciąg roku, w wodach słodkich i słonych, blisko brzegu i dalej od niego, na głębokości jednego i stu metrów, wybiera dla tego celu dno morskie czyste lub porośnięte roślinami;

odbywa też podróże bliższe lub dalsze, — jednym słowem tryb życia omawianej ryby jest tak różnorodny i zmienny, że nie da się łatwo ująć w jakieś normy i wykresy schematyczne.

Mimo to, jedno da się stwierdzić napewno, że na pewnych miejscach przyzwyczajenia śledzia są zawsze jedne i te same; tam zjawia się i znika o tej samej porze roku, składa ikrę na tem samym miejscu w tych samych warunkach atmosferycznych, obserwując ściśle temperaturę wody i zawartość w niej soli, szuka w tych samych miejscach pożywienia, co by prowadzić do wniosku, że instynkt tej ryby jest tak czuły i wyrobiony, iż najidealniej rozstrzyga o najlepszych warunkach bytu dla siebie i dla swego potomstwa.

Półw śledzi, jak wspomniano poprzednio, trwa właściwie cały rok. Są jednakże pewne okresy, wyróżniające się tak co do ilości, jak i jakości ryby. Obszary morskie, na jakich dokonują się ta olbrzymia praca, zamykają się w granicach od 61° szeroko-

ści geograficznej północnej aż po ławicę, zwaną Doggerbank, która tworzy jakby centralny punkt morza Północnego. Rybacy wyruszają na połów pod koniec maja, i przebywają na morzu do późnej jesieni, posuwając się z postępowaniem czasu coraz więcej na południe. Całe morze Północne jest terenem połowu; pewne jednak jego strefy, jak wyżej przytoczona ławica Doggerbank, okolice nadbrzeżne Lerwick, wschodnie wybrzeża wysp Shottlandzkich zaliczają się do najbogatszych w śledzie, tak co do ilości, jak i do jakości. Na targu zjawia się ta ryba jako gatunek Maatjes i cieszy się wśród spożywców wielkim popytem. Obfite w śledzie obszary znajdują się jeszcze na wybrzeżu angielskim w okolicach Yarmouth i Lowestoft, w pobliżu okrętu strażniczego Smith Knoll, jak również na wybrzeżu francuskim w pobliżu Boulogne i Dieppe. W tych okolicach odbywają się połowy śledzi późną jesienią, a nawet jeszcze w połowie m-ca stycznia praca rybaka wydaje się plon obfity.

FRANCISZEK FLAK

HANDEL ZAMORSKI POLSKI

(Wywóz w I półroczu 1927 r.). Znalezione na: www.magemar.com.pl



„Główny węzeł współżycia narodów”, jakim jest, według określenia Łukasza Opalińskiego (Obrona Polski, Gdańsk 1684) wolny dostęp Polski do morza, znajduje pełny wyraz i potwierdzenie wagi tego zagadnienia w danych statystyki handlu zagranicznego Polski. Od roku 1924 od 1927 przy porównywaniu danych I półroczu, dotyczących wywozu, zauważyć możemy ważny fakt: znacznego zwiększenia handlu zamorskiego (ob. tabl. III). Zwiększenie szczególnie dobitnie występuje w I półroczu 1926 i 1927. Jak się łatwo z załączonej tablicy możemy przekonać, jest ono następstwem przesunięcia się udziału w handlu państw zamorskich, przy równoczesnym zmniejszeniu się udziału Niemiec, do których wywóz w I półroczu 1925 r. (poprzedzającym wybuch wojny celnej) osiągnął imponującą i groźną dla niezależności gospodarczej Polski liczbę — 52,2% ogólnego wywozu. Wojna celna z Niemcami spowodowała zniżkę ich udziału w wywozie z Polski prawie dwukrotnie. Polski wywóz, dzięki wojnie celnej, postawiony został wobec konieczności znalezienia nowych rynków zbytu, w państwach zamorskich przede wszystkim. W porównaniu do roku 1924, względnie 1925, najsilniejszy wzrost handlu przypada na Anglię, Szwecję, Danję, Holandję, Francję i Belgję. Zaznaczyć należy, że porównywanie wywozu I półroczu stawia w mniej korzystnym świetle wywóz; wobec tego, że udział w tych półroczach płodów rolnych jest znacznie zmniejszony, a nadto w I półroczu 1926 i 1927 wpływ pomyślnej koniunktury, spowodowanej strajkiem angielskim, nie uzewnętrzniał się tak silnie, jak w II półroczu 1926.

Handel zagraniczny Polski w I półroczu 1927 w wywozie według zasadniczych grup towarowych przedstawiał się, jak to pokazuje tabl. II.

Jako handel zamorski, podobnie jak w III tablicy, uważany jest handel z państwami, posiadającymi połączenie drogą morską z Polską. Handel przez porty

polskie (Gdańsk, Gdynię) obejmuje za ledwie część powyższego handlu, gdy pozostała część przypada na porty niemieckie i inne. W handlu z państwami ościnnymi i śródlądowymi pewna część handlu przypada również na drogę morską, jednakże nieznaczna stosunkowo. Ma to miej-

sce w handlu z Niemcami, Łotwą i Rosją (północną).

Jak widzimy, wszystkie ważniejsze działy naszego gospodarstwa narodowego (rolnictwo, leśnictwo, hodowla, górnictwo i przemysł) zainteresowane są w wykorzystaniu dróg morskich dla dotarcia do

Wywóz węgla w/g państw, z uwzględnieniem udziału Górnego Śląska.

W tys. i %

Tabl. I.

Lata 1926—1924

WYSZCZEGÓLNIENIE	P o l s k a				W tem Górny Śląsk			
	1926	1925	1924		1926	1925	1924	
	w tys. ton	w	%	%	w tys. ton	w	%	%
OGÓŁEM:	14656,8	100,00	100,00	100,00	11902,0	100,00	100,00	100,00
Państwa Skandynawskie i wschodnio-bałtyckie:	4398,0	30,00	8,61	0,39	3581,9	30,10	9,03	0,39
w tem Danja	950,8	6,49	2,67	0,08	851,9	7,16	2,84	0,08
" Estonja	1,6	0,01	0,01	—	—	—	0,01	—
" Finlandja	237,1	1,62	0,10	—	188,5	1,58	0,10	—
" Kłajpeda	34,4	0,23	0,24	0,17	33,2	0,28	0,24	0,17
" Litwa	51,4	0,35	0,28	0,01	49,8	0,42	0,30	0,01
" Łotwa	327,1	2,23	1,12	0,12	262,9	2,21	1,20	0,13
" Norwegja	164,2	1,12	—	0,01	104,3	0,88	0,01	—
" Rosja	466,2	3,18	—	—	340,9	2,86	—	—
" Szwecja	2165,2	14,77	4,19	—	1750,4	14,71	4,33	—
Węgiel okrętowy oraz tranzytowy do portów krajowych i zagranic.	974,2	6,65	0,10	—	960,6	8,07	0,10	—
W. m. Gdańsk	462,0	3,15	4,84	2,92	410,9	3,45	5,16	3,03
Pozostałe państwa:	8822,6	60,20	86,45	96,69	6948,6	58,38	85,71	96,58
w tem Anglja	3081,3	21,02	—	—	2194,2	18,44	—	—
" Francja	325,6	2,22	0,14	—	140,4	1,18	0,01	—
" Jugosławja	221,6	1,51	1,54	0,52	187,3	1,57	1,51	0,54
" Niemcy	22,7	0,16	32,93	58,76	22,7	0,19	35,13	61,02

Źródło: Statystyka Zakładów Górniczych i Hutniczych na Polskim Górnym Śląsku za rok 1926.

rynków zbytu, w państwach zamorskich, stanowiących coraz to poważniejszy odsetek. Zaznaczyć też musimy, że do liczb tych w pewnym stopniu należy dodać część wywozu do Niemiec, jako do państwa, które pomimo zmniejszonych obrotów z Polską, pośredniczy nadal w handlu z państwami zamorskimi.

Stwierdzić możemy, że mniej lub więcej połowa wywozu: produktów spożywczych (zboże, otręby, cukier, nabiał, jaja, mięso i tłuszcze), drewna i roślin (nasion), paliwa i przetworów ropy (węgiel, nafta, benzyna, oleje pędne i smarowe), a około czwartej części, jak materiały włókniste (surowce jak len, konopie, przędza grubszych numerów na materiały kolonialne), metale i maszyny (cynk, ołów, blacha cynkowa, produkty walcownictwa) skierowywa się obecnie na drogę handlu zamorskiego. Do niestychanie ciekawych wniosków dochodzimy przy porównaniu (ob. tabl. III), jak się przedstawia %o-wo

Tabl. II. Udział ważn. działów handlu zagran. w wywozie w I półr. 1927.

Państwa	Ogółem	Produkty spożywcze	Zwierzęta prod. zwierzęce niespoż.	Drewno i rośliny	Paliwa przetw. ropy	Metale maszyny	Mater. włókniste i odzież
Hand. zagr.	100	100	100	100	100	100	100
H. zamorski	39,5	45,2	10,0	45,0	53,1	20,0	25,7
w tem:							
Anglja	12,5	15,1	1,0	26,0	2,1	3,6	3,0
Belgia	2,6	2,3	1,1	5,4	1,6	0,5	1,5
Holandja	3,8	6,9	2,0	6,3	2,3	0,3	0,7
P. skand.	10,7	11,0	2,0	3,0	38,1	0,6	2,5
Handel ościen. i śródl.	60,5	54,8	90,0	55,5	46,9	80,0	74,3

Źródło: ob. Tab. III.

udział w handlu z poszczególnymi państwami wymienionymi wyżej ważniejszych działów. W handlu z Anglią np. wybija

się na pierwsze miejsce handel drewnem (55,5%), następnie produktami spożywczymi (31,0%) (cukier, jaja, bacyony i in-

Tabl. III.

Handel zamorski Polski

W tys. złotych

W Y W Ó Z W I-szem P Ó Ł R O C Z U a)

I-sze półrocze 1924—1927

P A Ń S T W A	1924	1925	1926	1927	w t e m: b)							
					Produkty spożywcze	Zwierzęta i produkty zwierzęce niespoż.	Drewno i rośliny	Paliwa i pochodne ropy	Metale i maszyny	Mater. włók. odzież galant.	Chemia gumilestyka	Pozostałe
HANDEL ZAGRANICZNY	658492	630117	967556	1223593	313843	99644	325634	224130	151717	71760	20653	16812
%	100%	100%	100%	100%	25,6	8,1	26,6	18,3	12,3	5,9	1,7	1,5
HANDEL ZAMORSKI	198418	107242	400987	482860	141411	10859	146271	119154	30205	19313	8753	6894
%	30,1	17,0	41,2	39,5	29,3	2,2	24,6	6,3	4,0	2,0	1,4	1,4
W tem: Anglja	68148	42089	149571	152801	47400	875	84825	4831	6812	5532	2150	376
%	10,4	6,7	15,6	12,5	31,0	0,6	55,5	3,2	4,5	3,6	1,4	0,2
Belgia	10325	8358	23595	31685	7520	1111	17744	3693	90	441	1013	73
%	1,5	1,3	2,5	2,6	23,7	3,5	56,0	11,6	0,3	1,4	3,1	0,4
Danja	9876	6848	38779	36007	3206	1933	6018	18969	4972	336	433	140
%	1,5	1,1	3,9	2,9	9,0	5,3	16,7	52,7	13,8	0,9	1,2	0,4
Finlandja	5453	2240	13810	9310	5122	18	1075	1742	868	233	198	54
%	0,8	0,4	1,4	0,8	55,0	0,2	11,5	18,7	9,3	2,5	2,1	0,7
Francja	43251	7218	35441	22764	4752	318	8768	6770	1343	175	457	181
%	6,6	1,2	3,6	1,9	20,8	1,4	38,5	29,7	5,8	0,7	2,0	1,1
Holandja	28756	12456	40439	46954	21540	1898	20596	526	1073	553	523	245
%	4,4	2,0	4,3	3,8	45,8	4,0	43,8	1,1	2,2	1,2	1,1	8,8
Indje Bryt.	214	77	1998	13480	12750	0	20	3	648	20	0	39
%	0,0	0,0	0,1	1,1	94,5	0,0	0,1	0,0	5,1	0,1	0,0	0,2
St. Zj. A. P.	2835	4364	7448	9870	2449	3641	1327	190	576	445	816	426
%	0,4	0,7	0,8	0,8	24,8	36,8	13,0	2,1	6,1	5,1	8,1	4,0
Szwecja	6923	3129	38358	85635	26214	55	2684	48996	5084	366	1155	1081
%	1,1	0,5	3,8	7,0	30,6	0,0	3,1	57,2	5,9	0,4	1,5	1,7
Włochy	2775	4280	15756	29273	1441	98	1005	24220	1703	567	51	188
%	0,4	0,7	1,6	2,4	4,9	0,1	3,4	82,7	5,8	1,9	0,0	0,3
Inne	19862	16183	35792	45081	9017	912	2209	9214	7036	10645	1957	4091
%	3,0	2,4	3,6	3,7	20,0	2,0	4,9	20,4	15,6	23,6	4,3	9,1
HANDEL OŚCIENNY I ŚRÓDLADOWY	460074	522875	566569	740733	171832	88785	179363	104976	121512	52447	11900	9918
%	69,9	83,0	58,8	60,5	23,2	12,0	24,2	14,1	16,4	7,2	1,6	1,3
W tem: Austria	68819	74322	125551	139828	39088	39578	3102	43658	10385	2964	593	460
%	10,5	11,8	13,1	11,4	27,9	28,3	2,2	31,2	7,4	2,1	0,4	0,4
Czechosłowacja	35574	49537	98154	108698	9355	34853	10696	29761	13856	7193	1670	1314
%	5,4	7,9	10,4	8,9	8,6	32,1	9,8	27,3	12,7	6,6	1,5	1,3
Łotwa	10457	12353	26415	18420	3107	672	1818	5327	2500	4009	423	564
%	1,6	1,9	2,7	1,6	16,8	3,7	10,0	28,9	13,6	21,7	2,2	3,0
Niemcy	278841	328275	251243	363601	116469	12414	153466	4228	54700	9369	7684	5271
%	42,4	52,2	25,7	29,5	32,0	3,4	42,2	1,2	15,2	2,5	2,1	1,4
Rosja	6756	16391	11811	28433	677	140	558	2786	20492	1712	740	1328
%	1,0	2,6	1,3	2,3	2,3	0,5	2,0	9,8	72,0	6,0	2,6	4,7
Rumunja	43754	27606	27079	44706	1027	942	2201	2985	10952	25239	483	877
%	6,8	4,4	2,9	3,9	2,3	2,1	4,9	6,7	24,4	56,4	1,0	2,2
Szwajcaria	2928	2157	9774	10302	1718	50	1409	5690	969	296	123	47
%	0,4	0,3	1,0	0,8	16,8	0,0	13,6	55,7	9,6	2,9	1,2	0,6
Węgry	12945	12234	16542	26745	391	136	6113	10541	7658	1665	184	57
%	1,3	1,9	1,7	2,2	1,5	0,5	22,8	39,4	28,6	6,2	0,7	0,2

a) Wartość wywozu loco granica celna polska. b) 1927 (I półrocze)=100%.

Źródło: Miesięczniki i kwartalniki Handlu Zagranicznego Rzplitej Polskiej—Wydawnictwa Gł. U. St.

ne wytwory mięsne) i t. d. Brak miejsca nie pozwala na szczegółowe zanalizowanie powyższych stosunków, do których materiały zawarty jest w szczegółowych wydawnictwach Gł. U. St., poświęconych statystyce handlu zagranicznego (Miesięczniki, Kwartalniki i Roczniki Handlu Zagranicznego Rzpłtej Polskiej). Podkreślić jedynie należy, jak zaznaczono wyżej, że wszystkie dziedziny gospodarki narodowej, wszystkie warstwy społeczne, wszystkie części państwa nie mogą pozostać obojętne dla sprawy należytego wykorzystania pod względem gospodarczym, a co za tem idzie politycznym, wolnego dostępu do morza. Jaskrawym przykładem tego jest niewątpliwie historia jednego z najbardziej podstawowych ar-

tykułów naszego wywozu: węgla. Dane roczne 1926, 1925 i 1924 roku obrazują dobitnie walkę, jaką rozegrała się w związku z wybuchem wojny celnej z Niemcami, które były najpoważniejszym odbiorcą węgla polskiego. Zamknięcie niemieckiego rynku zbytu postawiło Polskę wobec konieczności znalezienia nowych rynków, które, pomijając przejściową koniunkturę, spowodowaną strajkiem angielskich górników, należy uważać za opanowane. Dotyczy to przede wszystkim państw skandynawskich i wschodnio-bałtyckich.

W tabl. I, wywóz węgla w/g państw z uwzględnieniem udziału Górnego Śląska, zobrazowany został ten niesłychanie ciekawy wysiłek wyzwania naszego ży-

cia gospodarczego z pod hegemonji Niemiec.

Uważny czytelnik w sposób naczynny mógł się przekonać, jak zarzucona na szyję Polski petlica, w postaci przeważającego 50% i wzmagającego się stale wywozu do Niemiec (który w dużym stopniu z powodu naszej bierności przybrał pod względem gospodarczym i politycznym tak niebezpieczne formy), dzięki posiadaniu dostępu do morza, została zrzucona. Znalazło potwierdzenie znane powiedzenie Solikowskiego (1573): „Kto ma morskie państwo, a nie używa go, albo da sobie wydzierać, wszystkie pożytki od siebie oddała, a wszystkie szkody na się przywodzi, z wolnego niewolnikiem się staje, z bogatego ubogim”.

WOJCIECH STOPCZYK

PRONIKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



GDYNIA ROŚNIE SZYBKO.

Roboty przy budowie portu w Gdyni — jak brzmią ostatnie meldunki i informacje — posuwają się w niezwykle szybkim tempie naprzód. Basen wewnętrzny portu jest już w znacznej części ujęty w kamienne brzegi. Od południowej strony nadbrzeże wykończono jest już na przestrzeni 500 m., przy brzegu zachodnim jest już wykonana całkowicie drewniana konstrukcja, zaś betonowe obramowanie jest już wykończono na przestrzeni 140 metrów.

Łamacz fal wydłuża się coraz bardziej. Długość jego sięga już przeszło pół kilometra.

Również port wojenny w Gdyni rozszerza się. Obecnie budowane jest nadbrzeże betonowe od strony lądu. Poza tem cały port jest pogłębiany przez dragę.

Budowa magazynu także posuwa się szybko naprzód. Ostatnio pokrywano go dachem.

Gmach urzędu marynarki handlowej jest już wybudowany. Rozpoczęto już w środkowej jego części budowę wieży.

Pozatem w nowopowstałym mieście Gdyni znać bardzo żywy ruch budowlany. W budowie znajdują się dziesiątki domów, pod inne zakładane są w wielu miejscach fundamenty.

70.000 PASAŻERÓW.

Ruch pasażerów na statkach osobowych państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” był wprost znakomity. Zamknięcie pierwszego sezonu tegorocznego żeglugi przybrzeżnej nastąpiło 15 września r. b. Przeprowadzone obliczenia frekwencji pasażerskiej wykazują, że statki „Żegluga Polska” przewiozły w tym roku ogółem 70.000 pasażerów, mimo, iż żeglugę przybrzeżną rozpoczęto dopiero w lipcu, zaś statek „Gdynia” uruchomiono zaledwie w sierpniu.

W roku przyszłym wybrzeże polskie obsługiwać będzie już 5 polskich statków pasażerskich. Oprócz „Gdyni” i „Gdańska”, — państw. przeds. „Żegluga Polska” rozporządzać będzie w przyszłym sezonie dwoma mniejszymi statkami pasażerskimi, oraz parowcem kołowym „Zagłoba”, który zostanie przystosowany do podróży po zatoce gdańskiej.

ROZWÓJ TCZEWA.

Nowy polski port węglowy w Tczewie rozwija się bardzo dobrze. Ostatnio przeładowano w ciągu jednego dnia 2.200 ton węgla.

Wzmógł się przeładunek węgla w porcie tczewskim zawdzięczać należy udoskonaleniu urządzeń przeładunkowych na nadbrzeżu. Ostatnio węgiel jest ładowany nie tylko bezpośrednio na statki, ale również na berlinki rzeczne, którei dowożony jest do Gdańska i tam przeładowywany na statki morskie.

W tej chwili zdolność przeładunkowa portu tczewskiego wynosi już 80.000 ton miesięcznie. Brak jest tylko odpowiedniego tonażu własnego, któryby tę ilość węgla mógł zabierać w świat. Tonaż towarzystwa „Wisła-Baltyk” jest w stanie wywieźć zaledwie około 15.000 ton węgla miesięcznie.

LATARNIA NA HELU BĘDZIE ULEPSZONA.

Z dn. 7 b. m. została zgazona stara latarnia morska Hel i na czas przebudowy aparatu świetlnego ustawiono na wieży latarkę acetylenową z charakterystyką następującą: 2 s. światła, 3 s. zaciemnienia, 2 s. światła i 8 zaciemnienia czyli okres = 15 sekund.

Dla zaznaczenia prowizoryczności charakteru tego światła i faktu nieistnienia światła poprzednio opublikowanego, umieszczono na wieży 7 metr. poniżej wspomnianego światła acetylenowego, stałe światło czerwone, przyczem światło białe migawkowe (acetylenowe) widoczne jest na całym horyzoncie na 4 mile morskie (według publikacji), praktycznie zaś przy warunkach sprzyjających, widoczne ono jest do 9 m. m. stałe zaś światło czerwone widoczne jest tylko w części horyzontu od południa na wschód i zachód na odległość 2 mil morskich, nie posiada ono ścisłych granic widoczności w horyzoncie i z tej przyczyny może być widocznem nieco poza wskazanymi granicami.

Nowy aparat świetlny z optyką systemu Fresnela, ze źródłem światła stanowiącym płomień żarowo-naftowy, jest już dostawiony na Hel do montowania i pochodzi z wytwórni J. Pintoh w Berlinie. Definitywnie uruchomiony zostanie on prawdopodobnie 1 października b. r., o czem w najbliższych dniach będzie podany komunikat oficjalny.

Aparat ten będzie nadawał latarni nową charakterystykę, a mianowicie światło mieszane t. j. żarzenie się przez 125 s.; w pierwszej fazie światło widoczne będzie przy średnich warunkach na 6 mil m., błyski zaś mają sięgać na odległość 17 mil morskich.

Przebudowa latarni helskiej usuwa nareszcie jeden z dotkliwych braków w oświetleniu naszego wybrzeża i daje temu ważnemu dla żeglugi punktowi orientacyjnemu nowoczesne ulepszenie techniczne.

RYBACTWO MORSKIE.

Po wyjeździe letników wybrzeże przybrało zwykły swój mniej ożywiony wygląd. Wyszło to na dobre rybakom, bo zaczynają więcej się zajmować swoim zawodem, tem bardziej, że minął już okres bezrybia i należy oczekiwać z początku zjawienia się węgorzy, a nieco później na jesieni, głównych żywicieli rybaka — śledzi i szprotów. Chociaż więczerze (żaki) na węgorze wystawiono już na początkach sierpnia, to jednakże dopiero w końcu miesiąca było kilka dni, które przyniosły więcej obfitą zdobycz po kilkadziesiąt dość dużych ryb w żaku.

Naogół połowy wszystkich gatunków ryb były w sierpniu nieduże. Fląder złowiono daleko mniej aniżeli w lipcu. Z innych ryb łowiono makrele. Połowem tej ryby trudnią się prawie wyłącznie rybacy z Kuźnicy i oczekują niecierpliwie, gdy rzadki ten na naszym wybrzeżu gość ukaze się, co bywa niezbyt często i niezbyt licznie. Zwykle makrele ukazują się dopiero w czerwcu i łowione są do września, więc w okresie gdy połów jest niewielki, a popyt na ryby jest duży. Więc połów tej ryby przynosi niekiedy dość dobry zarobek.

Z innych ryb łowiono na Helu śledziki w ilości niedużej. W okolicy Dąbka ukazywały się już nawet szproty i podobno nawet w znacznych ławicach. Rybaków tam jest mało, więc nie łowiono tej ryby, gdyż zbytu na miejscu nie było, a dłuższe przechowanie połowu nie było możliwe z powodu upałów.

Spółdzielnia „Zjednoczenie rybaków morskich w Gdyni” nabyła większą ilość narzędzi rybackich dla sprzedaży rybakom. Ceny podobno mają być niższe niż ceny w sklepach gdańskich, gdzie rybacy dotychczas zaopatrują się w sprzęty zawodowe. Również dba spółdzielnia o rozwój flotyli silnikowej, czego dowodem jest zakup dwóch dalszych kutrów motorowych, tym razem dla rybaków z Kuźnicy i Jastarni.

„ROBUR” KUPIŁ JUŻ 2 STATKI.

Koncern węglowy „Robur”, który na mocy umowy z rządem otrzymał część nadbrzeży węglowych w Gdyni do wyłącznej eksploatacji pod warunkiem, że

zagospodaruje je odpowiednio, stawiając na nich dźwigi do ładowania węgla i t. d., oraz że zakupi własną flotę handlową, obecnie przystąpił już do wykonania warunków umowy. Mianowicie zakupił już dwa statki węglowe, które narazie w związku z formalnościami celnymi i rejestracyjnymi pływają jeszcze pod flagą szwedzką. Statki te otrzymały nazwy: „Robur I” i „Robur II”.

Ogółem „Robur” ma zakupić 10 statków do przewozu węgla. Wszystkie one otrzymać mają jednakową nazwę „Robur”, zaś odróżniać się będą od siebie tylko cyfrą rzymską, stojącą obok nazwy.

RUCH STATKÓW PAŃSTW. PRZEDS. „ŻEGLUGA POLSKA” W CZASIE OD 20.VIII DO 15.IX 1927 R.

W okresie od 20 sierpnia do 15 września r. b. statki państwowego przedsiębiorstwa „Żegluga Polska” wykonały następującą pracę:

Statek „Poznań” dnia 20.VIII znajdował się w Dunkierce, gdzie ładował żelazny, przeznaczony do Gdańska. Z ładunkiem tym (2.448,7 ton) wyszedł na morze dnia 21.VIII. Do Gdańska przybył dnia 24.VIII. Po wyładowaniu przywiezionego żelaza rozpoczął 31.VIII ładować kopalniki, przeznaczone do Francji. Z ładunkiem 734 tath. kopalniaków odpiął do Calais dnia 7.IX. Po pięciu dniach podróży, t. j. 12.IX przybył do Calais. Dnia 14.IX odpiął próżny z Calais do Gdańska po ładunek drzewa, przeznaczonego do Preston. Dnia 15.IX znajdował się na morzu.

Statek „Kraaków” dnia 20.VIII znajdował się w porcie Vallvik (Szwecja), gdzie wyładowywał 2570 ton polskiego węgla, przywiezionego z Gdańska. Dnia 24.VIII

odpiął z Vallvik do Lulea po ładunek rudy do Gdańska. Z ładunkiem tym odpiął z Lulea do Gdańska dnia 27.VIII. Do Gdańska przybył dnia 31.VIII. Po wyładowaniu rudy załadował węgiel i z ładunkiem tym odpiął dnia 10.IX znowu do Vallvik, dokąd przybył dnia 13.IX. Dnia 15.IX znajdował się w Vallvik, gdzie wyładowywał przywieziony z Polski węgiel.

Statek „Wilno” dnia 20.VIII był w Dunkierce, gdzie ładował żelazo do Gdańska. Z ładunkiem tym wyszedł na morze 25.VIII. Do Gdańska przybył dnia 31.VIII. Po wyładowaniu żelaza zabrał ładunek węgla do Odense. Z ładunkiem tym 2649 ton) wyszedł z portu gdańskiego dnia 14.IX. Dnia 15.IX był na morzu.

Statek „Katowice” dnia 20.VIII kończył w Trelleborgu wyładunek węgla, przywiezionego z Polski. Dnia 24.VIII przybył próżny z Trelleborga do Gdyni i rozpoczął naładunek węgla do Malmö. Dnia 27.VIII odpiął z ładunkiem tym z Gdyni. Do Malmö przybył dnia 29.VIII. Dnia 2.IX odpiął próżny z Malmö do Gdyni po ładunek węgla do Ystad. Dnia 9.IX odpiął do Ystad z ładunkiem 2792,5 ton węgla. Do Ystad przybył dnia 10.IX. Dnia 15.IX znajdował się na wyjściu w porcie Ystad.

Statek „Toruń” dnia 20.VIII znajdował się na morzu w drodze z Nakszów do Gdańska, dokąd przybył dnia 21.VIII. Dnia 28.VIII odpiął z Gdańska z ładunkiem węgla do Rygi. Do Rygi przybył 30.VIII. Po wyładowaniu przywiezionego węgla odpiął próżny z Rygi do Gdyni dnia 6.IX. Do Gdyni przybył dnia 8.IX. Dnia 13.IX odpiął z Gdyni do West Hartlepool (Anglia) z ładunkiem kopalniaków (589,18 tathonów). Dnia 15.IX znajdował się na morzu.

Statek „Warta” dnia 20.VIII znajdował się w Gdańsku, gdzie ładował drzewo do Garston. Z ładunkiem tym (1.000 std. drzewa tartego) odpiął do Garston dnia 29.VIII. Do Garston przybył 5.IX. Tutaj musiał czekać przeszło tydzień na miejsce wyładunkowe. Dnia 15.IX znajdował się w porcie Garston i wyładowywał przywiezione z Polski drzewo.

KATAKLIZM PODMORSKI.

Według doniesień z Kiu Siu (Japonja), okolice podmorskie w pobliżu wyspy uległy potężnemu wstrząśnieniu. Wstrząśnienie to wywołało tak gwałtowne wzburzenie powierzchni morza, iż około 150 okrętów, znajdujących się w okolicy, w szczególności zaś w zatoce Ariake, zatono.

CZASOPISMA I KSIĄŻKI NADESLANE

„Żeglarz Polski” — Nr. 33, 34 i 35 — Tczew.

„Żołnierz Polski” — Nr. 38 — Warszawa.

„Szaniec” — Nr. 6 — Warszawa.

„Kupiec” — Nr. 34 — Poznań—Lwów.

„Przegląd Komunikacyjny” — Oficjalny organ wystawy komunikacyjnej we Lwowie. — Warszawa.

„Wiedza i Życie” — Miesięcznik, poświęcony popularyzacji wiedzy oraz samokształceniu — Nr. 8—9 — Warszawa.

„Lot Polski” — Organ Ligi Obrony Powietrznej Państwa i Tow. Obrony Przeciwdziałowej — Nr. 9 — Warszawa.

„Revue de la Lique Maritime Belge” — Août 1927 — Bruxelles.

„Sea Breezes” — September 1927 — Liverpool.

„Jadranska Straža” — Nr. 9 — Split.

„Głos Nauczycielski” — Centr. organ Związku Polsk. Naucz. Szkół Powsz. — Nr. 28 — Warszawa.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



DZIAŁ OFICJALNY L. M. i. R.

Z ZARZĄDU CENTRALNEGO LIGI M. i. R.

Dn. 10.IX odbyło się posiedzenie Centralnego Zarządu Ligi, na którym powyższe następujące uchwały:

1) Zarząd uchwala powołać komisję statutową, która opracuje nowy statut w ostatecznym brzmieniu. Do komisji tej wejdą z urzędu p.p.: prezes Krzyżanowski i dyrektor Uziembło, oraz pp. Luxembourg, Głuchowski, Decjusz i jako prawnik p. Lisiewicz.

2) Zarząd uchwala zorganizowanie prowizorycznej stoczni dla łodzi rzecznych i morskich yachtów w Warszawie. Stocznia ta ma być jednocześnie szkołą instruktorów budowy taborów rzecznych i morskich.

3) Zarząd uchwala z funduszu „Tygodnia Bandery” wybudować yacht żaglowy dla Marynarki Wojennej.

4) Zarząd uchwala powołać do życia „sekcję kształcenia młodzieży”, oraz uprosić na jej kierownika p. dr. Jakób-kiewicza.

5) Zarząd przyznał subsydjum w wysokości 3000 zł. na budowę yachtu dla Harcerskiego Hufca Syberyjskiego. (O pracach tego Hufca szeroko pisaliśmy w „Morzu” w poprzednim numerze).

6) Zarząd postanawia zbadać sprawę ewentualnego kupna statku, celem urządzania na nim większych wycieczek dla członków Ligi. (W czasie dyskusji na ten temat wyłonił się plan zorganizowania Towarzystwa udziałowego, celem zakup-

na i eksploatacji okrętu. Udziałowcy mieliby prawo potrącać swój udział z opłaty za przyszłe wycieczki).

Prosimy Oddziały o wyrażenie swej opinii na ten temat).

7) Zarząd postanawia powołać do życia Sekcję sportową przy Oddziale Gdynskim, asygnując jej 3000 zł. na budowę yachtu.

8) Zarząd przeznacza 100 zł. miesięcznej subwencji na sekretariat oddziału Gdynskiego, mając nadzieję, że w ten sposób przyczyni się do ożywienia oddziału w Gdyni.

9) Zarząd postanawia zorganizować schroniska dla wycieczek w Gdyni i w Helu, a ewentualnie w Rozewi i w Jastarni-Borze.

10) Zarząd postanowił wystąpić z wnioskiem do p. Prezesa Rady L. M. i. R. o zwołanie na dzień 28 b. m. posiedzenia Rady i postawienia na niej wniosku o zwołanie Walnego Zebrania Ligi Morskiej i Recznej na dzień 30 października lub 1 listopada b. r.

Zatwierdzenie nowego oddziału. Na posiedzeniu Centralnego Zarządu L. M. i. R. załączony został oddział Ligi w Łagiewnikach. Do Zarządu Oddziału zostali wybrani: pp. prezes — Markiton Konrad, wiceprezes — Jondro Jan, sekretarz — Salamon Emanuel, zast. sekretarza — Grzegorzcyk Roman, skarbnik — Szendzielorz Wilhelm.

Sprawozdanie półroczne. Centrala razem z okólnikiem Nr. 8 rozesłała do od-

działów blankiety „sprawozdania z półrocznej działalności Oddziału”. Odpowiedzi na kwestionariusz należy nadsyłać pod adresem Centrali najpóźniej do dnia 1 listopada b. r.

Komis. Centrala zawiadamia, że ma do sprzedaży komisowej następujące książki: „Wiedza okrętowa”, cena 35 zł., „Astronomja Nautyczna”, w cenie 15 zł. Książki te na żądanie wysyła za zaliczeniem pocztowym sekretariat Ligi.

Z Oddziału w Milejowie. Oddział Milejowski zapoczątkował kwotę 200 zł. fundusz na artystyczne wydawnictwa propagandowe, oraz kwotę 200 zł. fundusz budowy „Domu Marynarza Polskiego w Gdyni”.

Bandera Ligi w Turcji. W Konstantynopolu p. Rogóyski przystąpił do zorganizowania Oddziału Ligi Morskiej i Recznej na terenie Domu Polskiego w Konstantynopolu.

Z Górnego Śląska. Jak zawsze ruchliwe i czynne Oddziały nasze na Śląsku, organizują obchód „Tygodnia Bandery” w dniach od 25.IX do 2.X b. r.

Celem „Tygodnia Bandery” jest propaganda idei własnego morza, oraz zebranie funduszu na cele Ligi.

Wykonaniem programu obchodu „Tygodnia Bandery”, mają się zająć poszczególne Oddziały Ligi Morskiej i Recznej w swoich okręgach, zaś w miejscowościach ważniejszych, w których niema dotąd Oddziału Ligi, poruczy Liga przeprowadzenie obchodu specjalnym delegatom.

LIGA MORSKA I RZECZNA

Centrala w Warszawie — ul. Elekoralna 2, gmach Ministerstwa Przemysłu i Handlu, przyjmują zapisy na członków Ligi. Członkowie rzeczywisti Ligi otrzymują bezpłatnie miesięcznik „MORZE”.

Na prowincji przyjmują zapisy na członków Oddziały Ligi.

Grono osób, które się interesują sprawami morza polskiego, flotą handlową i marynarką wojenną, sprawą regulacji wybrzeża morskiego i t. p., może stworzyć własny Oddział. Nowopowstający Oddział, przed legalizacją przez Centralę, musi odpowiadać następującym warunkom: 1) liczyć 20 członków; 2) odbyć zebranie organizacyjne z wyborami do miejscowego Zarządu; 3) przesłać do Centrali odpis protokołu z organizacyjnego zebrania, oraz spis osób obecnych na zebraniu; 4) po zalegalizowaniu przez Zarząd Centralny i otrzymaniu od niego pieczęci, kwitarszy i druków propagandowych, — nowa placówka ma wszelkie prawa Oddziału Ligi Morskiej i Rzeczej.

Wszelkich informacji oraz wskazówek przy organizowaniu Oddziałów udziela Dyrektor Ligi Morskiej i Rzeczej w Warszawie — ul. Elekoralna 2, w godzinach biurowych.

CHODNIKI kokosowe, WYCIERACZKI DO NÓG,

DOSTARCZA ŚCIŚLE PO CENACH FABRYCZNYCH

PIOTR KOBZAR,

WARSZAWA, ul. Chłodna 44, tel. 205-11.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



MECHANIZACJA PIEKARŃ

Sprawą tą w ostatnich miesiącach zajmowała się cała prasa, od czasu, gdy rząd ze względów higienicznych wystąpił z przymusowymi zarządzeniami, mającymi na celu mechanizację piekarni. Oczywiście, przeciw tym zarządzeniom, zainteresowane sfery zawodowe t. j. piekarnie, podjęły walkę, która częściowo mogła uchodzić za uzasadnioną, częściowo jednak pozbawiona była wszelkich podstaw. Główną rolę przytem odgrywało twierdzenie, że maszyny niezbędne do mechanizacji piekarni, musiałyby być sprowadzane z zagranicy, co wpłynęłoby na znaczne jeszcze pogorszenie panującego w kraju braku pieniędzy.

Ponieważ sprawa mechanizacji piekarni interesuje nietylko sfery fachowe, lecz także — i przede wszystkim — szeroki ogół, konsumujący produkty piekarskie — więc bardzo jesteśmy radzi, że możemy w tym względzie przyczynić się do wyjaśnienia rzeczy. Mielśmy sposobność zwiedzić pierwszą i największą polską fabrykę maszyn piekarskich i piekarskich pieców parowych p. S. Karol Szwercel w Katowicach (G. Sl.).

Mogliśmy się przekonać, że tylko ta fabryka jest w stanie pokryć całkowite krajowe zapotrzebowanie maszyn i parowych pieców piekarskich (piece Perkinasa). Poza jedną z największych górnośląskich odlewni żelaza wymieniona firma rozporządza niezbędnymi warsztatami przetwórczymi ze specjalnymi maszynami, które umożliwiają konstrukcję maszyn piekarskich.

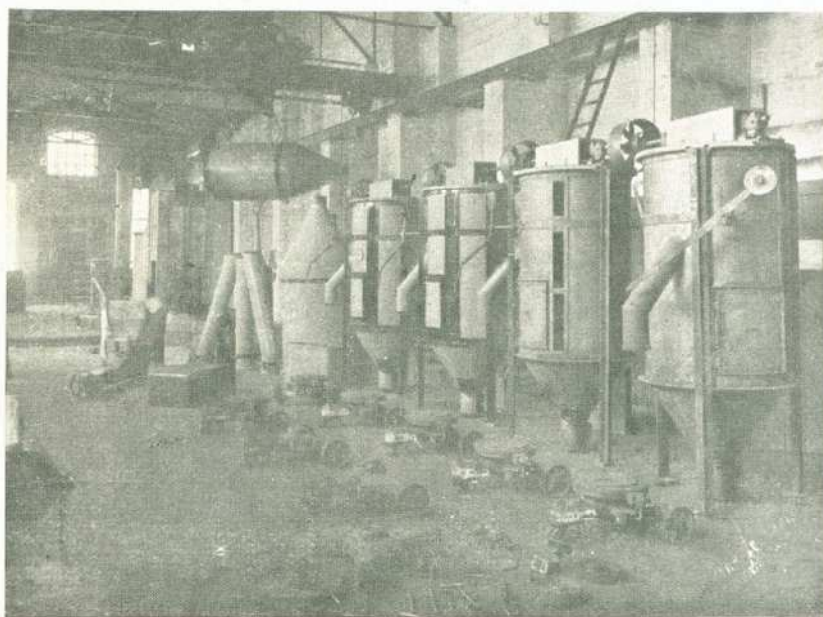
Najważniejszą maszyną dla piekarni jest maszyna do gniecienia ciasta. Maszyny te konstruuje się tam serjami w dwóch wielkościach, mianowicie dla masy ciasta 175 — 200 kg. i dla masy 250 — 300 kg. Maszyny te, po przeprowadzeniu długoletnich doświadczeń, zaopatrzone są we wszystkich najważniejszych miejscach łożyskowych w łożyska kulkowe, przez co uzyskuje się spokojny i lekki ruch. Zbiorniki, służące do przyjmowania ciasta wyrobione są z blachy stalowej i wewnątrz są ocynkowane. Drugą z rzędu ważną maszyną jest maszyna do przesiewania i mieszania mąki, która oczyszcza mąkę od wszelkich nieczystości i miesza gatunki celem jednostajnego wypieku. Maszyny standarowe dla masy około 500 kg. nadające się dla każdej mniejszej piekarni, również konstruowane są serjami, w konstrukcji żelaznej i blachowej; tak samo i maszyny dla masy 750 — 800 kg. dla średnich piekarni. Maszyny są w ten

sposób zbudowane, że można do nich dobudować jeszcze i zbiorniki dla zapasowej mąki, jeśli znajdują się górne piętra. Dla wielkich piekarni maszyny te, stosownie do rozmiarów miejsca, specjalnie są preparowane dla wszelkiego użytku w najróżnorodniejszych wypróbowanych konstrukcjach. Na załączonej fotografii widzimy jedną z takich maszyn w czasie wykończenia. Oczywiście, wszelkie inne stosowane maszyny piekarskie, jak maszyny do dzielenia ciasta w trzech różnych modelach, maszyny do mielenia bułek, maszyny do trzepania worków dla ręcznego i mechanicznego zastosowania i wiele innych. Własna doskonale urządzona stolarnia wykonuje konieczne roboty stolarskie. Wszystkie maszyny są jak najstaranniej lakierowane, przed wysyłką, funkcjonowanie jest jak najdokładniej wypróbowane i maszyny opatrzone są numerami fabrykacyjnymi. Odnaczenia, jakie firma wielokrotnie otrzymała, ostatnio w Rzymie (Grand Prix i Złoty Medal) świadczą, że firma może z powodzeniem konkurować z wszelkimi wyrobami za-

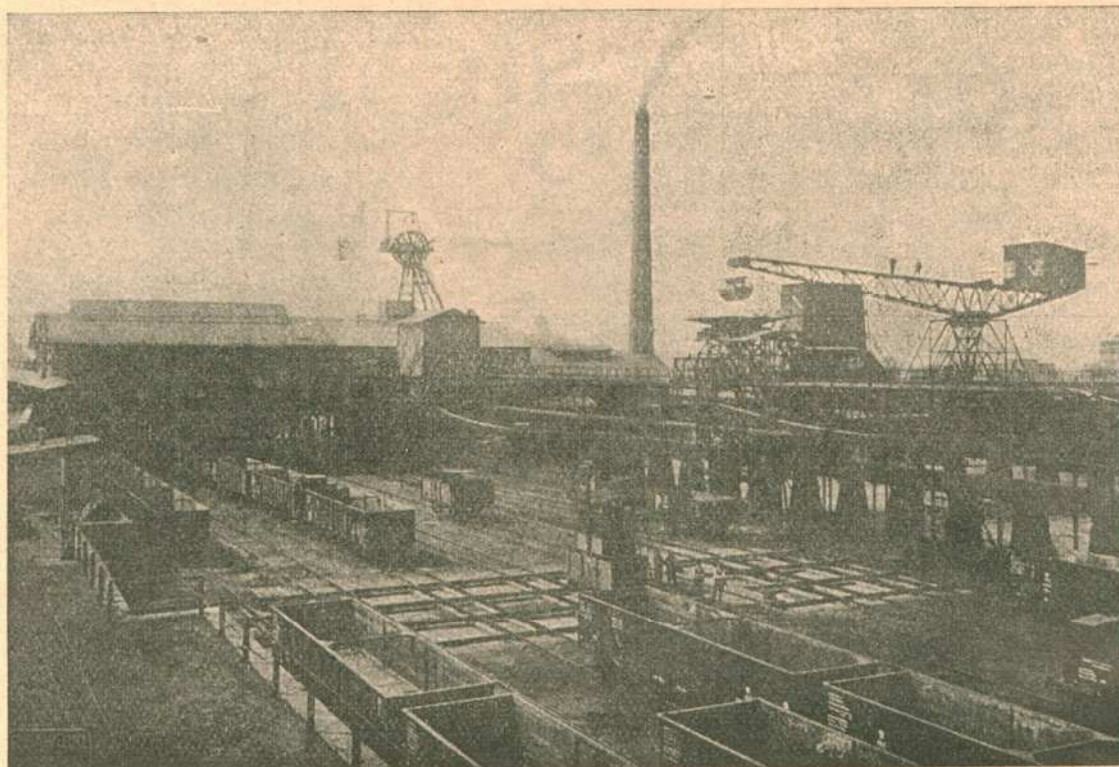
granicznymi. Natomiast ceny sprzedaży są obliczone w złotych i są znacznie niższe, niż ceny wszelkich wyrobów zagranicznych. Co do wydajności fabryki, oświadczone nam, że chwilowo zbyt pozostawia wiele do życzenia i że ostatnio z powodu nadprodukcji trzeba było zredukować ilość robotników o 30 proc., — dalej, że wydajność natychmiast może być trzykrotnie, nawet czterokrotnie zwiększona, jeśli nastąpi odpowiednie zapotrzebowanie. Firma Szwercel w Katowicach, ul. Jul. Ligonia 21 zawsze jest gotowa służyć zainteresowanym projektami i radami co do zmodernizowania istniejących i budowy nowych mechanicznych piekarni. Na zakończenie należy jeszcze zwrócić uwagę, że już bardzo wielka ilość nowoczesnych piekarni i fabryk chleba zaopatrzona jest w maszyny wymienionej firmy i że maszyny te funkcjonują bez zarzutu ku jak największemu zadowoleniu.

Z okazji Wystawy Katowickiej będziemy mogli naocznie zbadać fabrykaty firmy Szwercel.

0.3/4 X 3



Widok hali montażowej.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKIE KOPALNIE

SKARBOWE

NA GÓRNYM ŚLĄSKU

SP. DZIERŻ. — SP. AKCYJNA

W KATOWICACH

WĘGIEL KOKS BRYKIETY

z kopalń:

KRÓL, BIELSZOWICE, KNURÓW

wydobycie roczne: 3,000,000 ton

Oprócz tego siarczan amonu z koksowni w Knurowie, G. Śląsk

KRÓLEWSKA HUTA G. ŚLĄSK

Rynek 9 do 15. Tel. 636 do 640. Adr. telegr.: SKARBOFERME



Polskie Kopalnie Skarbowe.

Państwowy Monopol Spirytusowy w Polsce

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



[na podstawie Ustawy z dn. 31 lipca 1924 r. (znowelizowanej Rozporządzeniem p. Prezydenta Rzplitej z dn. 26 marca 1926 r.)]

**posiada wyłączne prawo
zakupu i sprzedaży spirytusu oraz wyrobu wódek czystych.**

Do Skarbu Państwa wpłacono tytu-
łem zysku skarbowego:

w r. 1925	—	Zł. 172.000.000
w r. 1926	—	Zł. 245.000.000
w I kw. 1927 r.	—	Zł. 82.000.000
w okresie 1/I. 1926 r. — 31.III. 1927 r.		
obrót przeszło	Zł. 4.835 000.000	
czysty zysk handowy ok.	Zł. 42.000.000	

WŁASNE WYTWÓRNI

w Warszawie, Włocławku, Wilnie, Sie-
radzu, Brześciu n/B Kowlu, Łodzi
i Starogardzie

WŁASNE REKTYFIKACJE SPIRY- TUSU:

w Warszawie, Toruniu i Starogardzie.
ROZLEWNIE KOMISOWE:

w Kielcach, Krakowie, Poznaniu, Lwo-
wie, Stanisławowie, Zdobunowie, Sar-
nach, Bielsku i Baranowiczach.

88 WŁASNYCH HURTOWNI
46 WŁASNYCH SKLEPÓW DETA-
LICZNYCH

NAJTAŃSZE WYROBY WÓDCZANE

Pierwszorzędnej jakości

WÓDKA

czysta mocy 40° i 45°.

Najprzedniejsza wódka

„WYBOROWA”

mocy 45°.

Sprzedaż obowiązkowa we wszystkich
miejscach koncesjonowanych, oraz re-
stauracjach (na kieliszki).

Wartość bilansowa nieruchomości około Zł. 17.400.000.

EKSPORT WĘGLA POLSKIEGO

FIRMA

Inż. S. HOCHERMANN

KATOWICE, ul. Wita Stwosza 4.

Adres telegr.: HOCHERMANN, Katowice.

Telefon: Katowice 1804.

BIURO KOMISOWO-HANDLOWE

„PORADNIK”

Warszawa, ul. Chłodna Nr. 44—2.

Telefon 205-11.

Przyjmuje wszelkie zlecenia, dotyczące kupna i sprzedaży

DOMÓW, PLACÓW, MAJĄT-

KÓW ZIEMSKICH, SKLEPÓW

oraz wszelkich interesów przemysłowo-handlowych.

BIURO TECHNICZNO-HANDLOWE

„TECHNOMETAL”

SP. Z O. O.

Warszawa, Nowogrodzka 5.

Telefon 314-61.

SKŁAD:

towarów żelaznych,
artykułów technicznych
i materiałów bu-
dowlanych.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



RACHUNKI BIEŻĄCE:

P. K. O. Nr. 15422. — Bank Tow. Spółdzielczych.



„ŻEGLARZ POLSKI”

TYGODNIK

POŚWIĘCONY SPRAWOM ŻEGLUGI MORSKIEJ I RZECZNEJ
6-ty ROK ISTNIENIA

PODAJE:

NAJNOWSZE WIADOMOŚCI
PORTOWE I ŻEGLUGOWE

STAŁE DZIAŁY:

KRONIKA PORTOWA, PODRÓŻE MORSKIE
I SPORT WODNY. KRONIKA ŚWIATOWA
ŻEGLUGI I BUDOWY OKRĘTÓW.

NAJTAŃSZE PISMO FACHOWE W POLSCE

PRENUMERATA:

Roczna 8.— zł., półroczna 4.— zł., kwartalna 2.— zł.

RAZEM Z „MORZEM”

(W ADMINISTRACJI „Żeglarka Polskiego” LUB „Morza”)

Roczna 13.50 zł., półroczna 7.— zł., kwartalna 3.50 zł.

ADMINISTRACJA I REDAKCJA:

TCZEW, ul. Strzelecka 5. Konto P. K. O. 170. 044

„ŁOWIEC POLSKI”

PIERWSZY I JEDYNY W POLSCE

TYGODNIK MYŚLIWSKI

ORGAN CENTRALNEGO ZWIĄZKU POLSKICH
STOWARZYSZEŃ ŁOWIECKICH.

Pod redakcją p.p. JANA SZTOLCMAŃA i JULJANA
EJSMONDA oraz KOMITETU, złożonego z wybitnych
myśliwych i działaczy na polu łowiectwa polskiego;
pismo rozwija się tak, że z miesięcznika po upływie
krótkiego czasu przekształcone zostało na dwutygodnik,
a obecnie na tygodnik.

Skupiło ono też dookoła siebie wszystkich najwybitniejszych
pisarzy myśliwskich w Polsce.

Ze względu na zamożność i kulturalność prenumeratorów
nadaje się ono najbardziej do zamieszczania w nim
wszelkich ogłoszeń.

Prenumerata kwartalna wynosi 8 zł.

Adres: Warszawa, Nowy Świat Nr 35. Tel. 7-98.

Konto P. K. O. 80-82.

LIGNOZA

SPÓŁKA AKCYJNA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Zakłady przemysłowe Lignozy Spółki Akcyjnej w Krywałdzie, Pniowcu i Starym Bieruniu istnieją od dziesiątków lat.

Do najstarszych należą fabryki w Krywałdzie pod Rybnikiem, założone w roku 1876 jako wytwórnia prochu czarnego. W roku 1896 zakład ten przeszedł na własność firmy berlińskiej, która w następnych latach wybudowała w Krywałdzie fabryki materiałów wybuchowych chloranowych i amono-saletranych, a w czasie wojny fabrykę chloranu potasu.

Do roku 1892 całkowite zapotrzebowanie na proch czarny w Zagłębiu Śląskiem pokrywała fabryka w Krywałdzie. W miarę rozwoju przemysłu śląskiego wytwórnia ta okazała się niewystarczająca. Wskutek tego w roku 1892 utworzono

poczynania większych inwestycji w celu utrzymania zakładów tych na odpowiednio wysokim poziomie technicznym.

Sytuacja ta trwała do roku 1922, gdy po przeprowadzeniu linii granicznej i przyznaniu Polsce tej części Górnego Śląska, na której położone są powyższe zakłady przemysłowe, firma berlińska wydzierżawiła fabryki materiałów wybuchowych w Krywałdzie, Pniowcu i Starym Bieruniu nowo utworzonej Polskiej Sp. Akc. Lignozie w Załężu. Połowa akcji Spółki tej została przejęta przez ową firmę berlińską, właścicielkę zakładów, druga połowa przez koncerny kopalni Zagłębi górnośląskiego i dąbrowskiego.

Ponieważ warunki tej umowy dzierżawnej były bardzo ciężkie, a równocześnie utrudniały nowej Spółce jakiegokolwiek prace w kierunku udoskonalenia fabryk, Lignoz Sp.



Spółkę Handlową pod firmą „Pulverfabrik Pniowitz”, która wybudowała w Pniowcu pod Tarnowskimi Górami fabrykę prochu czarnego, a w roku 1902 fabrykę tę znacznie rozszerzyła oraz wybudowała wytwórnię materiałów wybuchowych amono-saletranych. W roku 1918 zakłady te przeszły również na własność firmy berlińskiej.

W tym samym czasie zakupiła powyższa firma fabrykę dynamitu i nitrogliceryny w Starym Bieruniu, w pow. Pszczyńskim, istniejącą od r. 1871.

Wszystkie te zakłady w Krywałdzie, Pniowcu i Starym Bieruniu pracowały w latach wojennych w bardzo znacznej mierze dla celów wojennych.

Świetna konjunktura i rozrzutna gospodarka materiałami pomocniczymi w kopalniach za czasów wojennych sprawiły, iż fabryki materiałów wybuchowych mogły dobrze prosperować, a niepewność stanu politycznego i gospodarczego na Górnym Śląsku wstrzymywała ówczesnych właścicieli od

Akc. (taką nazwę przyjęła w międzyczasie nowa Spółka) poczyniła już w r. 1923 starania, by wyzbyć się z pod wpływów zagranicznych i usamodzielnic tak ważną gałąź przemysłu chemicznego. Starania te zostały uwieńczone pomyślnym skutkiem i z dniem 1 kwietnia 1924 r. wyżej wymienione fabryki przeszły na wyłączną własność Spółki wraz z całym udziałem akcyjnym dawniejszej właścicielki, tak, że wszystkie akcje Lignozy Sp. Akc. są obecnie w posiadaniu li tylko przemysłu krajowego.

Jakkolwiek konjunktura ówczesna w związku ze stopniowym unormowaniem produkcji kopalnianej i udoskonaleniem techniki strzelniczej wymagała nader oszczędnej gospodarki, Lignoz S. A., idąc dalej w kierunku uniezależnienia przemysłu krajowego od zagranicy, jak również dostosowania zakładów swych do nowych warunków zbytu, przebudowała i zmodernizowała fabryki w Krywałdzie i Starym Bieruniu. Ponieważ zapotrzebowanie prochu czar-

HOTEL EUROPEJSKI W WARSZAWIE

Poleca 250 pokoiów i apartamentów komfortowych z wannami, bieżącą wodą gorącą i zimną, telefonami i t. p.

Wykwintna restauracja i kawiarnia.

==== Codziennie koncert doborowej orkiestry od 6-ej pp. do 1-ej w nocy. ====

ZAKŁADY PRZEMYSŁU WŁÓKIENNICZEGO *C. G. SCHÖN Sp. Akc.*

SOSNOWIEC.

Tel. Nr. 19 i 24.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Tel. Nr. 19 i 24.

Bank Śląski Sp. Akc. * Banque de Silesie S. A.

Kapitał 5.000.000 zł.

BANK DEWIZOWY

Katowice, ul. 3-go Maja 9

Telefony Nr.: 1501, 1948, 2044, 2045

Adres telegraficzny: Slabansil Katowice

WSZELKIE OPERACJE BANKOWE
KREDYTOWE, TOWAROWE, DEWIZOWE

Korespondenci zagraniczni:

New York: J. P. Morgan & Co. French American Banking Corporation

London: Société Générale de Crédit Industriel et Commercial
Midland Bank Ltd
British & Continental Banking Company

Paris: Société Générale de Crédit Industriel et Commercial

Berlin: Commerz- und Privatbank
Bank für Innen- und Aussenhandel.

Capital 5.000.000 zł.

BANQUE DE DEVISES

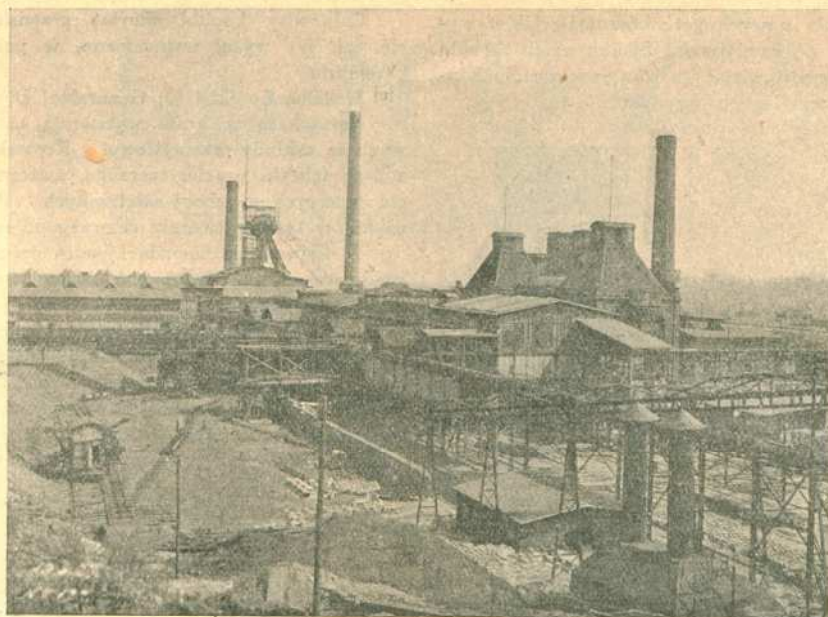
Katowice, rue du 3 Mai 9

Téléphone: 1501, 1948, 2044, 2045

Adresse télégraphique: Slabansil Katowice

CRÉDITS, MARCHANDISES, DEVISES
ET TOUTES OPÉRATIONS DE BANQUE

Correspondants étrangers:



GIESCHE SPÓŁKA AKCYJNA

KATOWICE G. Śl., ul. Podgórna 4.

Telefony: 4-30, 6-83, 12-09, 23-31.

Adres telegraficzny: „GIESCHE—KATOWICE”.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WĘGIEL KAMIENNY — CYNK SUROWY — CYNK RAFINOWANY — CYNK PRASOWANY —
BLACHA CYNKOWA — KUBKI CYNKOWE — KADM — OŁÓW — BLACHA OŁOWIANA —
RURY OŁOWIANE — DRUT OŁOWIANY — GLEJTA OŁOWIANA — PŁOMBY OŁOWIANE —
WELNA OŁOWIANA — ŚRUT — MINJA — CYNA DO LUTOWANIA — KWAS SIARKOWY
WSZELKICH STOPNIOWOŚCI — OLEUM 20%.

ZARZĄD SPÓŁKI STANOWIĄ:

George Sage Brooks, Prezes — Generalny Dyrektor
Inż. Józef Dworżańczyk, Wiceprezes — Generalny Dyrektor
F. P. Gaethke, Główny Dyrektor Kopalń
E. Klepetko, Główny Dyrektor Hut
W. Schauer, Główny Dyrektor Finansowy
Dr. L. Lowitsch, Główny Dyrektor Handlowy.

Giesche Spółka Akcyjna jest prawną następczynią na terenie Państwa Polskiego Towarzystwa Górniczego „Georg von Giesche's Erben” we Wrocławiu, istniejącego od przeszło 200 lat. Z dniem 1 sierpnia 1926 roku większość akcji

należących do Towarzystwa Georg von Giesche's Erben przeszła w ręce Amerykańskiego Konsorcjum „Silesian-American Corporation”, mającego swą siedzibę w New-Yorku. Giesche Spółka Akcyjna, której kapitał zakładowy wy-

nego dzięki powstaniu nowych gatunków materiałów wybuchowych znacznie się zmniejszyło, Spółka unieruchomiła zakład w Pniowcu, pozostawiając go jako rezerwę dla Krywałdu w razie nieszczęśliwego wypadku.



Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Mając stale na oku utrzymanie zakładów swych na wysokim poziomie oraz wyzbycie się z pod wpływów zagranicy, Lignoza w roku 1925 wybudowała w Starym Bieruniu dwie nowe fabryki środków zapalczyczych (lontów i kapiszonów), dotychczas w Polsce bądź to niewyrabianych zupełnie, bądź to wyrabianych w ilościach niedostatecznych.

Pragnąc dostosować produkty swe do różnorodnych warunków w kopalniach, Lignoza podjęła na szeroką skalę prace nad udoskonaleniem, względnie wynalezieniem nowych środków strzelniczych. Starania te wydały nader owocne wyniki.

Dążąc do ścisłej współpracy z przemysłem górniczym i mając na widoku obniżenie kosztów produkcji kopalń, Lignoza urządzała corocznie specjalne kursy i odczyty, mając na celu zaznajomienie odnośnych urzędników kopalnianych z nowymi materiałami wybuchowymi oraz ekonomicznym obchodzeniem się z nimi.

W r. 1926 Lignoza rozpoczęła budowę fabryki zapalników, wypełniając tem samem ostatnią lukę krajowej produkcji przemysłu materiałów wybuchowych i środków zapalczyczych i dając górnictwu możliwość pokrywania całego swego zapotrzebowania w kraju.

Obecnie jest Lignoza Sp. Akc. jedynym przedsiębiorstwem w kraju, które w fabrykach swych może wytwarzać wszelkie w górnictwie, przemyśle, rolnictwie i t. p., oraz w dużej mierze dla potrzeb armii zastosowywane materiały wybuchowe. Materiałami temi, których najważniejszym konsumentem jest górnictwo, Lignoza zaopatruje prawie wszystkie na Górnym Śląsku położone kopalnie, jak również wiele kopalń Zagłębi dąbrowskiego i krakowskiego.

Całkowity kapitał akcyjny przedsiębiorstwa znajduje się, jak już wyżej wspomniano, w posiadaniu krajowego przemysłu.

Siedzibą Spółki i jej Generalnej Dyrekcji są Katowice. Największą w kraju wytwórnią materiałów wybuchowych są zakłady przemysłowe w Krywałdzie, składające się z 3-ch fabryk: prochu czarnego, materiałów wybuchowych chloranowych i amono-saletrzanych. Pozatem należy do zakładów tych wytwórnia chloranu potasu.

W Krywałdzie posiada Lignoza prócz tego większe gospodarstwo rolne i leśne oraz liczne domy mieszkalne i zabudowania gospodarcze.

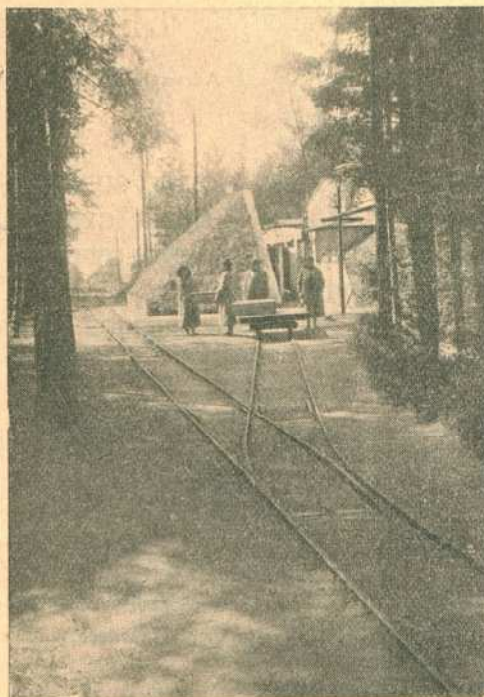
Zakład w Starym Bieruniu produkuje nitroglicerynę, dynamit oraz żelatynowe i półżelatynowe materiały wybuchowe. Jest on jedynym tego rodzaju zakładem w Polsce. Poza tem znajdują się w Starym Bieruniu dwie fabryki kwasu azotowego, uruchomione w roku 1925, fabryki lontów i kapiszonów wybuchowych oraz fabryka zapalników elektrycznych.

Fabryka lontów jest jedyną fabryką w kraju, wytwarzającą lonty wszelkiego rodzaju.

Ponadto posiada Lignoza w Starym Bieruniu gospodarstwo rolne i lasy oraz cały szereg budynków mieszkalnych i gospodarczych.

W Pniowcu znajduje się największa na kontynencie fabryka prochu czarnego oraz wytwórnia materiałów wybuchowych amono-saletrzanych. Ponadto posiada Lignoza w Pniowcu wielką wzorowo urządzoną kolonję dla urzędników i robotników.

Wszystkie te zakłady przemysłowe Lignozy S. A. są uposażone we wszelkie urządzenia, odpowiadające najno-



wszym wymogom techniki i są w stanie pokrywać nie tylko całe zapotrzebowanie w kraju, ale również eksportować większe ilości swych produktów.

nosi 100.000.000 złotych, posiada własne kopalnie węgla kamiennego, kopalnie rudy cynkowej i ołowianej, własne huty cynkowe i ołowiane oraz należące do nich zakłady uboczne. Do posiadłości Spółki należą również obszerne gospodarstwa rolne i leśne oraz cegielnie. Ponadto do Giesche Spółki należą: fabryka nawozów sztucznych oraz fabryka porcelany, które to fabryki jednak stanowią oddzielne Spółki Akcyjne. Ogólna ilość zatrudnionych we wszystkich zakładach urzędników, pracowników i robotników wynosi obecnie przeszło 19.000.

Do posiadłości Spółki należą:

1. Kopalnie węgla kamiennego.

- a) Kopalnia „Giesche” w Nikiszowcu.
Załoga liczy 6800 robotników.
Wydobycie węgla kamiennego wynosi ca. 1.500.000 ton rocznie.
- b) Kopalnia „Kleofas” w Załężu.
Załoga liczy 3200 robotników.
Wydobycie węgla kamiennego wynosi ca. 750.000 ton rocznie

2. Kopalnie rudy cynkowej i ołowianej.

- a) Kopalnia „Szarlej Białej” koło Brzezin.
Załoga liczy 2800 robotników.
- b) Kopalnia „Matylda” koło Chrzanowa.
Załoga liczy 200 robotników.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Kopalnia „Matylda” została podczas wojny w r. 1917 zatopiona z powodu zepsucia się maszyny. Obecnie przeprowadza się odwodnienie kopalni i wkrótce nastąpi ponowne jej uruchomienie.

3. Zakłady hutnicze.

a) na polskim Górnym Śląsku.
Prażalnie blendy huty „Recke”, huty „Lieres” i huty „Sae-ger”, huty cynkowe „Wilhelmina”, „Pawel”, „Bernhardi” i „Uthemann”, huta ołowiana „Walther-Croneck”, walcownia cynku w Szopienicach.

b) w Małopolsce.
Prażalnie blendy, huty cynkowe i ołowiane w Trzebini walcownia cynku w Trzebini.

Liczba robotników zakładów hutniczych włącznie z zakładami ubocznymi wynosi ca. 5000.

4. Inne posiadłości.

Oprócz tego Spółka posiada:

Dobra rycerskie Załęże, Mała Dąbrówka, Mokre, Jedlina, Baranowice, rewiry leśne Giszowiec, Załęże, Mokre, Jedlina, Baranowice, Chrzanów, Balin, Kąty i inne grunta o ogólnej przestrzeni mniej-więcej 7500 ha.

Stehpan, Frölich & Klüpfel

Spółka Akcyjna dla budowy maszyn i urządzeń górniczych
KATOWICE G. ŚL.

Specjalności dla górnictwa:

Urządzenia rynien potrząsalnych — urządzenia podsadzkowe — urządzenia do automatycznego napełniania koszy wyciągowych — do oczyszczania i sortowania gruboziarnistego materiału posadzkowego — do transportu piasku i t. p. — Pomosty złączeniowe do koszy wyciągowych z przyrządem bezpieczeństwa — patentowane zapory torów, podsuwacze wózków (patent Braun'a) — Prężnospowietrzne motory do rynien potrząsalnych, elektryczne maszyny do popędu rynien potrząsalnych — Lutnie powietrzne i wkładki do lutni powietrznych (patentowane) — krawężniki górnicze — rury blaszane i kształtówki wszelkiego rodzaju — beczki transportowe, naczynia i beczki na wodę, balony do pyłu cynkowego, zbiorniki — i rezerwoary wszelkiego rodzaju, oraz wszelkie wyroby z blachy.

Lżejsze konstrukcje żelazne — Własna spawalnia elektrolityczna i gazowa — Własna cynkownia ogniowa.

Młotki wiertnicze, wiertaki maszynowe, młotki dłutowe i do nitowania, młotki do odbijania kamienia kotłowego, kompresory i wentylatory wszelkiego rodzaju, wrębiarki, maszyny do ostrzenia świdrów kopalnianych, elektryczne wiertarki do żelaza i t. p.

Spółka dla przedsiębiorstw górniczych i budowy szybów — Katowice, ul. Wojewódzka 16

S-ka z ogr. por. — dawniej Stehpan, Frölich & Klüpfel.

Przedsiębiorstwo dla budowy głębokich i trudnych szybów, i wierceń. — Budowa tuneli i pochylni. — Roboty wydobywcze rudy. — Wiercenie płytkie i głębokie za węglem, rudą, naftą i wodą. — Własne maszyny. — Własny personel.

„KOM-DRO-BIT“

KOMPRYMOWANE DROGI BITUMICZNE

Sp. o. o.

w Katowicach

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



produkuje we własnej wytwórni z surowców wyłącznie krajowych gotowy sztuczny materiał asfaltowy patentu D-ra inż. Dammanna.

Zastosowanie sztucznego asfaltu „KOM-DRO-BIT“:

1. JAKO NAWIERZCHNIA drogowa, ułożona na istniejących już drogach szutrowanych.
2. JAKO NAWIERZCHNIA drogowa, ułożona na zużytych drogach brukowanych (wszelkiego typu) lub betonowych.
3. JAKO NAWIERZCHNIA chodników wszelkiego rodzaju w miastach i wsiach, oraz jako deptaków w miejscowościach kąpielowych.
4. JAKO NAWIERZCHNIA dla dziedzińców szkolnych i koszarowych, garaży samochodowych, posedek fabrycznych, dróg kolejowych, placów wyścigowych i sportowych, boisk, kortów tenisowych i t. p.

- „KOM - DRO - BIT” jest najtańszym materiałem do budowy nowoczesnych nawierzchni drogowych, tak w mieście jak i poza jego obrębem.
- „KOM - DRO - BIT” jest materiałem trwałym, wytrzymałym na wszelkie uderzenia kopyt i kół oraz zachowującym zimą i latem tę samą elastyczność i odporność przeciw działaniu kół samochodowych.
- „KOM - DRO - BIT” nakłada się na nawierzchnię drogową, na zimno nie wstrzymując zupełnie ruchu ulicznego, gdyż ten nawierzchnię sam najlepiej komprimuje.
- „KOM - DRO - BIT” jest nawierzchnią silnie zbitą, elastyczną, tłumiącą wszelki hałas, o małym zużyciu, nie wytwarzającą tem samem kurzu i błota.
- „KOM - DRO - BIT” nie wymaga przy ułożeniu nawierzchni, żadnych maszyn i kwalifikowanych robotników.
- „KOM - DRO - BIT” jest materiałem bezwonnym i czystym oraz nieszkodliwym dla roślin i zwierząt.
- „KOM - DRO - BIT” jest materiałem najbardziej pożytecznym do wszelkich robót konserwacyjnych drogowych.
- „KOM - DRO - BIT” jest materiałem, sporządzonym wyłącznie z produktów krajowych.

Bliższych objaśnień, wskazówek oraz wyczerpujących prospektów informacyjnych udziela odwrotnie

Biuro techniczne: „KOM-DRO-BIT”

Komprymowane Drogi Bitumiczne Sp. o. o. w Katowicach

ul. FLORJANA 5. TELEFON 73.

TOWARZYSTWO HANDLOWE

ZAWISZA i S-ka, Król. Huta

SPÓŁKA Z OGR. POR.

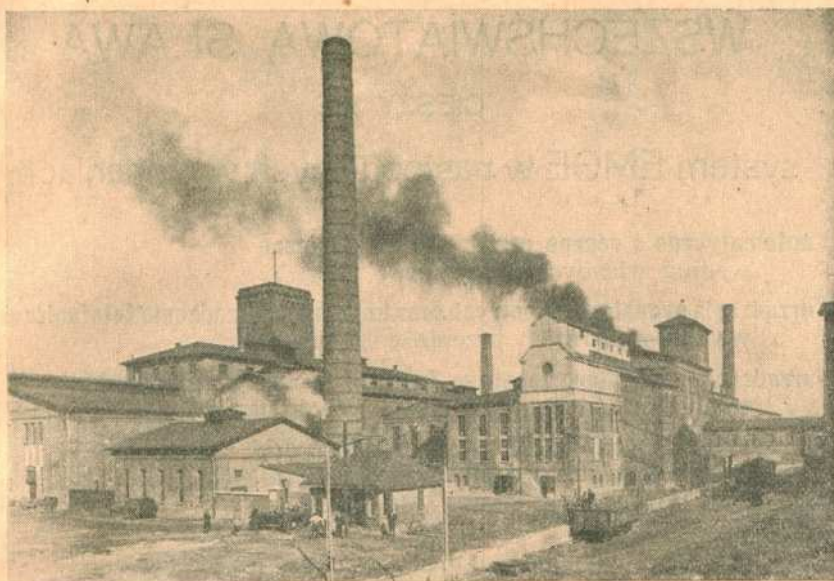
ul. Kazimierza 5, 7 i 8

Tel.: Król. Huta 35 i 1375

HURTOWNIA TOWARÓW KOLONJALNYCH
I ARTYKUŁÓW SPOŻYWCZYCH

Własna palarnia kawy.

Własna palarnia kawy.



PORCELANA
 ELEKTRO -
 TECHNICZNA

jak: izolatory,
 bezpieczniki,
 rolki izolacyjne,
 rozetki etc.

„GIESCHE”

Fabryka Porcelany S. A. dawniej Czuday

Telefon nr. 340

KATOWICE - BOGUCICE

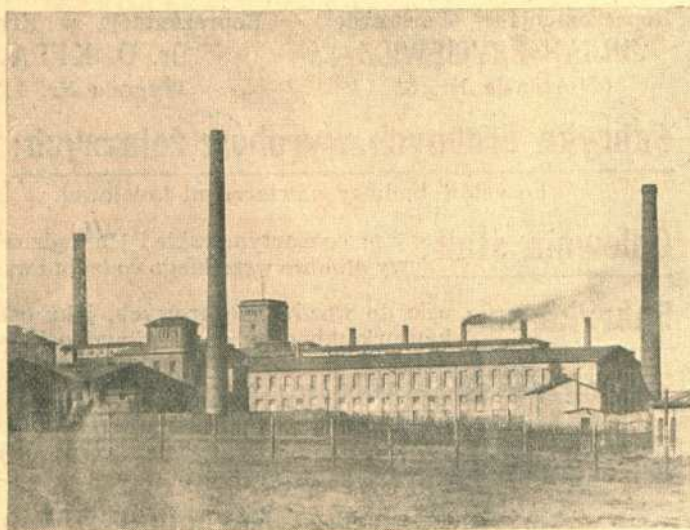
Telefon nr. 340

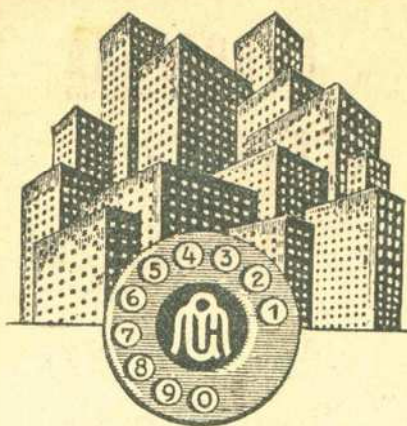
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



PORCELANA STOŁOWA

jak: kompletne nakrycia
 stołowe,
 rozmaitych gatunków
 naczynia, etc.
 Izolatory.
 Bezpieczniki.





WSZECHŚWIATOWĄ SŁAWĄ

CIESZY SIĘ

system EMGE w następujących wykonaniach:

automatyczne i ręczne urządzenia telefoniczne
według własnych patentów,

urządzenia sygnałów szybowych oraz kopalniane urządzenia telefoniczne
według rządowych przepisów górniczych,

urządzenia centralne, zegarów, kontroli nocnej, czasomierzów
według własnych wypróbowanych systemów,

urządzenia pożarnicze, urządzenia dla wskazania poziomu wody na odległość oraz alarmowe
dla miast, zarządów komunalnych i większych przedsiębiorstw,

urządzenia sygnalizacji świetlnej oraz dla ubezpieczeń tresorów

dla hotelów, lecznic oraz zarządów kasowych, Znalezione na: www.magemar.com.pl



zamki elektryczne oraz wszelkie inne urządzenia prądów słabych

we wszelkich odmianach wg. nowoczesnych zdobyczy techniki, wykonane wg. nowoczesnych
zasad budowlanych na podstawie 50-letniej praktyki przez firmę

MIX i GENEST, Spółka Akcyjna

KATOWICE, UL. KOŚCIUSZKI 42. Telefon 320.

SPÓŁKA AKCYJNA

„FERRUM“

KATOWICE-ZAWODZIE. — Tel. Katowice 22, 23, 375, 1485.

Reprezentacja w Warszawie:

JULJAN BRYGIEWICZ

Hortensja Nr. 6.

Reprezentacja w Krakowie:

Dr. O. KITAJ

Wygoda Nr. 11.

Reprezentacja w Poznaniu:

Inżynier S. DUCHOWSKI

Pocztowa Nr. 21.

Fabryka drobnych wyrobów żelaznych:

do celów budowy nawierzchni kolejowej.

czarne śruby, nakrętki, nity, podkładki
w wykonaniu handlowem, jak również

Odlewnia stali:

3 piece martynowskie i 1 urządzenie bessemerowskie wytwarzają bloki i odlewy stalowe wszelkiego rodzaju i wszelkiej jakości o wadze sztuki do 10.000 kg.

Fabryka osi:

osie do wozów ciężarowych, jak: osie prążkowane, osie z przyśrubowanymi kapturkami, osie z nakrętkami, osie ryskie, osie galicyjskie i osie kombinowane.

Zakład do spawania na gazie wodnym:

dostarcza spawanych rur z żelaza kowalnego z nasuwkami i kołnierzami, oraz rurowych zbiorników o średnicy 300 do 3000 mm. i o wytrzymałości na ciśnienie do 200 atmosfer do kanalizacji wody, pary, gazu i t. p.

Specjalność: Rurociągi turbinowe-wysokoprężne.

GWARECTWO WATERLOO

(Kopalnia węgla Eminencja w Katowicach-Dębie
powiat Katowice).

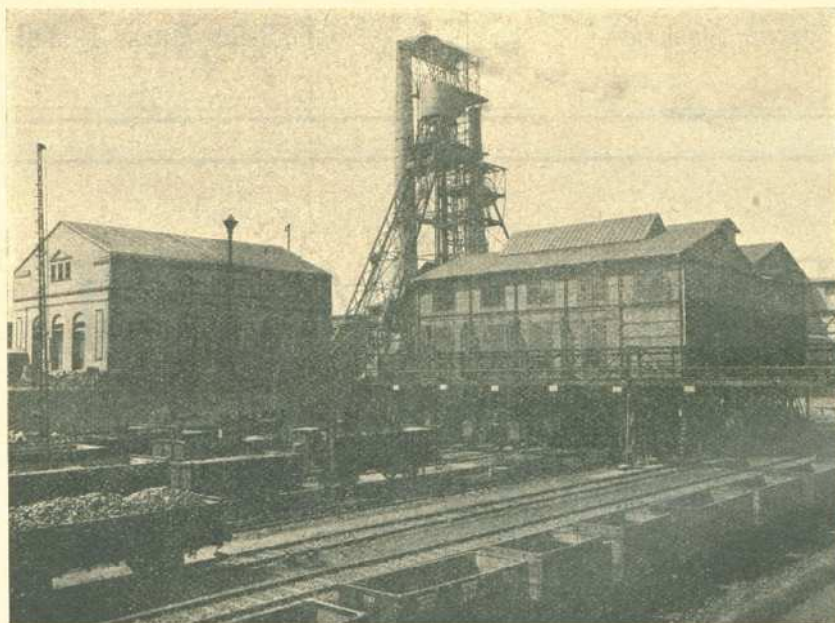
Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Gwarectwo Waterloo (Kop. węgla Eminencja) jest gwarectwem na starych prawach, założonem w r. 1838, które z początku prowadziło eksploatację nadania na węgiel kamienny „Waterloo”; po odbudowie pokładów siodłowych, eksploatacja ta została zastanowiona w dniu 20 maja 1897 r. Od r. 1904 pracuje się na dzierżawionych przez gwarectwo nadaniach „Eminencja”, „Załęże” i „Mel-

szybami wiatrowymi. Szyb dobowczy wyposażony jest w sortownię wytwarzającą 9 gatunków węgla, oraz bocznice kolei głównej i wąskotorowej.

Kopalnia Eminencja wydobywa węgiel ze 7 pokładów, grubości 1 do 8,5 m; węgiel ten odznacza się długim płomieniem i wielką czystością z powodu swej wysokiej wartości opałowej (6.900—7,350⁰/₁₀ cal.), jak również z powodu małej zawarto-



Kopalnia Eminencja.

chiorseegen”, stanowiących wspólną własność katolickiej parafii w Chorzowie oraz szpitala ad sanctum Spiritum w Bytomiu. Wszystkie te pola położone są w powiecie katowickim w pobliżu m. Katowic. Powierzchnia tych pól wraz z nadaniem Waterloo wynosi razem 2.500.000 m². Posiadłość gruntowa obejmuje 71 ha 70 a.

Kopalnia rozporządza jednym szybem dobowczym o dwóch przedziałach dobowczych i dwoma

ści popiołu (3, 2—5, 7⁰/₁₀) i siarki (0, 6—0, 9⁰/₁₀) jest bardzo pożądanym, jako pierwszorzędny węgiel dla opału domowego, jak też i dla celów przemysłowych.

Ogólna produkcja wyniosła:

w r. 1926	336.286,73 ton
„ 1925	253.307,63 „
„ 1924	314.103,78 „
„ 1923	322.672,05 „

DOM TOWAROWY
B O B R E K

KATOWICE

Poprzeczna 10.

KRÓLEWSKA HUTA

ul. Wolności 24.

Jedyny i największy

DOM TOWAROWY

Województwa Śląskiego.

FABRYKA SERÓW
W SZOPIENICACH
E. KALINOWSKI

POLECA

S E R Y

HARCEŃSKIE

I OŁOMUNIECKIE

JAKO NAJLEPSZY FABRYKAT

CAŁEJ POLSKI

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



SZOPIENICE

ul. 3-go Maja 2. Tel. Nr. 63.

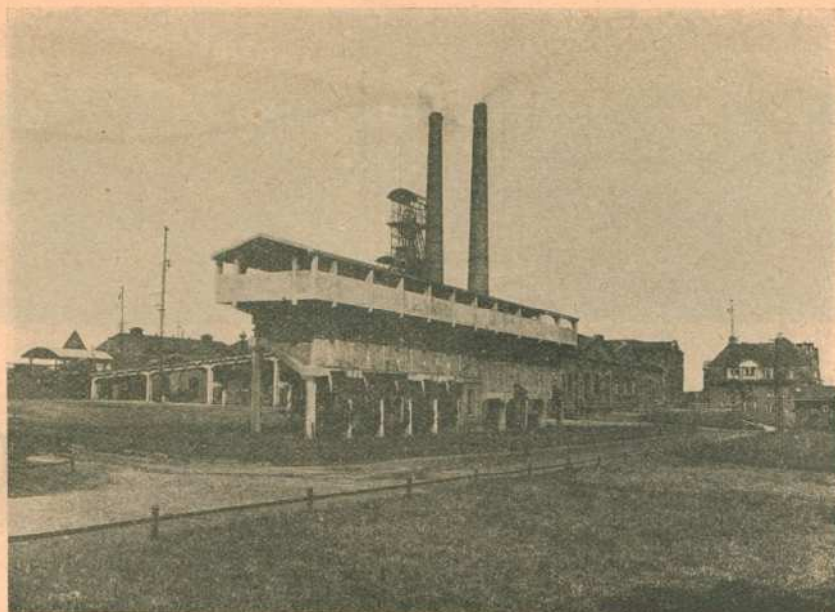
ALFRED MÜLLER

KATOWICE

ul. Kozielska 14.

Telefony: 1427, 1519, 1632.

HURTOWY HANDEL SKÓR. ZAKUP
I SPRZEDAŻ SUROWYCH
SKÓR



Kopalnia Eminencja — Waterloo.

Kopalnia zatrudnia obecnie (1.9.1927) 78 urzędników i 828 robotników; do pomieszczenia tychże służą własne domy urzędnicze i robotnicze o 386 mieszkaniach, położone w Katowicach — Dębie.

Sprzedaż węgla odbywa się przez firmę „Robur” Związek Kopalń Górnośląskich w Katowicach, ul. Powstańców, która posiada rozliczne biura w kraju i zagranicą.

The Henckel von Donnersmarck-Beuthen

ESTATES LTD.

TARNOWSKIE GÓRY (KARŁUSZOWICE)

Telefon: Tarnowskie Góry Nr. 5—11 i 1036.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



WĘGIEL:

Kop. Bogosławieństwo Boże (szyby Aschenborn i Hillebrand).
Kop. Hugozwang (szyb Menzel). Kop. Radzionków.

CYNK, KADM, PYŁ CYNKOWY:

Cynkownie: Łazy, Liebhütte, Hugo.

BLACHA CYNKOWA:

Walcownia w Wirku.

KWAS SIARKOWY

KWAS SOLNY, SÓL GLAUBERSKA:

Fabryki chemiczne przy cynkowni Łazy.

CEGŁA I ZAPRAWA

Z SZAMOTY OGNIOTRWAŁEJ:

Fabryka wyrobów szamotowych w Wirku.

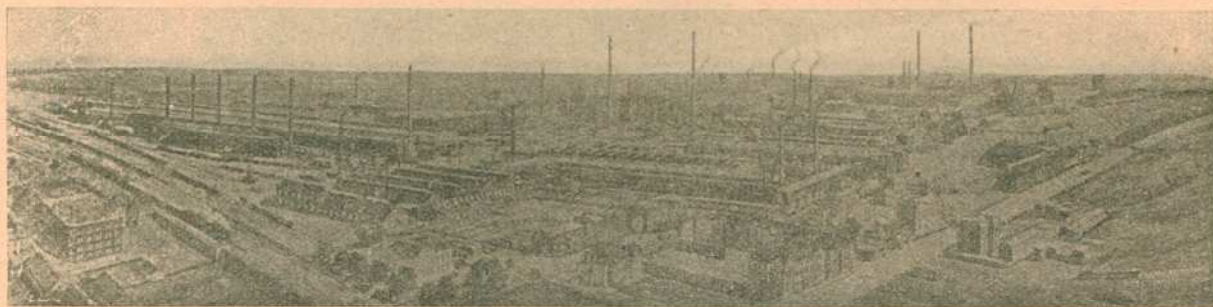
WAPNO:

Wapienniki Nakło i Szarlej.

ŁYSZCZYK ŻELAZNY:

(Farba ochronna przed rdzą)

Fabryka farb w Waldenstein (Austria).



Huta Bismarka: Huta „Falwa”.

HISTORIA ROZWOJU HUTY BISMARCKA

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



Hutę Bismarka założono dnia 23. września 1872 r. w Katowicach jako „Katowickie Towarzystwo Akcyjne dla Hutniczego Przemysłu Żelaznego” (Katowitzer Aktiengesellschaft für Eisenhüttenbetrieb).

Dnia 2. września 1873 r. zostały w Świętochłowicach puszczane w ruch pierwsze urządzenia huty.

W pierwszych latach huta Bismarka wyrabiała głównie żelazo pudlarskie (t. zw. zgrzewane), które po przewalcowaniu na płyty (Platinen), kęsy i mniejsze bloki, służyły do wyrobu obręczy dla rur. Wzrastające wymagania spowodowały konieczność rozszerzenia walcowni cienkiego żelaza, a w 1875 roku zbudowania walcowni dla cienkiej blachy.

W 1889 roku, w którym hutnictwo żelaza zgrzewanego (pudlarskiego) osiągnęło szczyt swego rozwoju, nastąpił również szybki rozwój żelaza zlewne, które jako łatwiejsze do wyrobu, zaczęło wypierać żelazo zgrzewane, wyrabiane od tego też czasu jedynie dla celów specjalnych.

W łączności z tem, nastąpił przewrót w przemyśle żelaznym, który zmusił i Hutę Bismarka do przebudowy i zmian urządzeń. Pierwsze kroki zrobiono w 1890 r. przez urządzenie oddziału pieców Martina.

Tem samem zwiększyła się nie tylko produkcja huty, lecz polepszone gatunki stali kujej, której stawiano coraz to wyższe wymagania, a to: ze strony przedsiębiorstw i fabryk prywatnych, wojskowych warsztatów, zakładów budowy okrętów i t. p.

Zmianą urządzeń huty dano podstawę do fabrykacji stali specjalnej, która w międzyczasie nabrała, jak wiadomo, dominującego znaczenia.

Równolegle z budową pieców martinowskich urządzone odlewnie dla stali zlewnej. Wkrótce potem zbudowano walcownię rur, a w 1901 roku walcownię grubego żelaza i blachy.

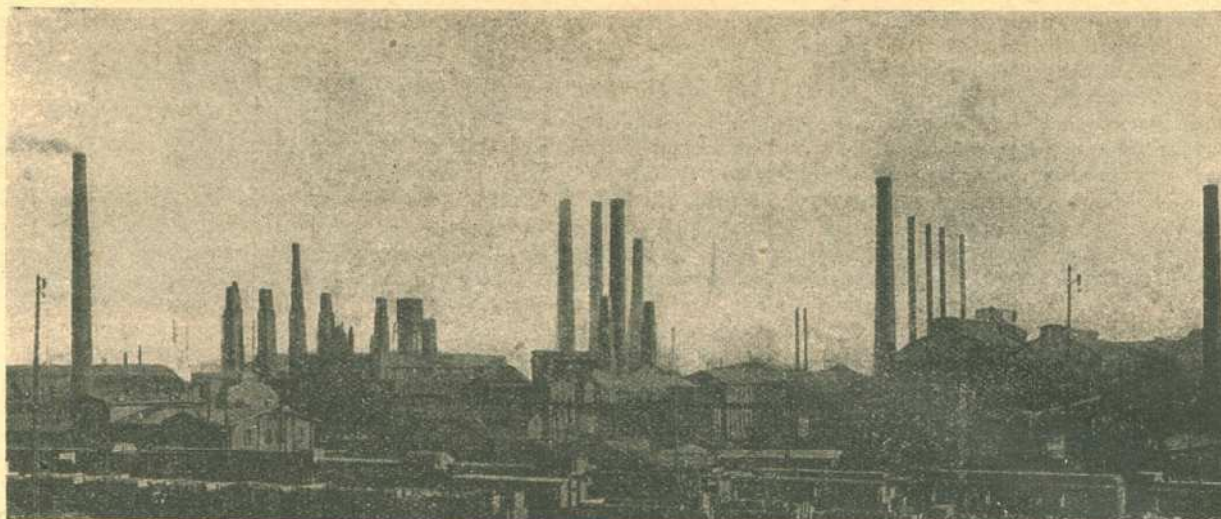
Te stosunki zmusiły Hutę Bismarka do poczynienia pewnych uzupełnień. Starano się uzupełnić zakłady o własną kopalnię rudy i o wielkie piece, aby w ten sposób można było pokryć zapotrzebowanie surowca dla własnej pro-

dukcji. Sposobność do tego nadarzyła się w 1906 roku przez objęcie huty „Falwa” z jej koksownią, wielkimi piecami, stalownią i walcownią.

Obecnie należą do Huty Bismarka następujące oddziały:

1. Kopalnie rudy, oraz wielkie piece z przynależnymi do nich ubocznymi oddziałami.
2. Stalownia Martinowska z odlewnią stali.
3. Walcownie dla grubego, — cienkiego, — kształtowego i specjalnego żelaza, szyn kopalnianych, płyt i t. p.
4. Walcownie cienkiej blachy bajcowanej (dekapowanej) i zwyczajnej, służącej do celów wytłaczania, wyciągania, wygniatania i emaljowania, pozatem blachy cynowej i niklowanej, blachy żelaznej i stalowej do maszyn dynamo, blachy o wysokim połysku dla cylindrów parowych i na osłony do pieców, oraz blachy na formy cukrownicze, jakoteż i blachy na wszelkie inne formy.
5. Walcownie blachy grubej na płyty pancerne, płyty niklowo-stalowe i okrągłe, blachy z miękkim rdzeniem (stal — żelazo — stal), blachy na podwozia lokomotyw, blachy do budowy samochodów i samolotów, blachy „Compo” i pancerne.
6. Walcowanie do przeróbki materiałów w stanie zimnym jak wstęgi stalowe na piły, pióra do pisania, sprężyny zegarowe, sprężyny do instrumentów muzycznych, części dla przemysłu kartonowego i t. p., przyciem wyroby mogą być gładkie, świecące, cynkowane, mogą się dać hartować lub nie, pozatem wyrabia się wstęgi żelazne do pakowania, we wszystkich grubościach, zwyczajne, cynkowane i t. p.
7. Walcowanie do wyrobu rur bez szwu, różnych gatunków aż do 13 cali średnicy, rur gazowych i płomieniówek, rur z krezami i wiertniczych, przewody rurowe, rury stalowe z mufami dla uszczelniania ołowiem w długościach do 15 m w jednym kawałku.

Tamże jest zgrzewalnia gazem wodnym, dla rur do 8 m średnicy, we wszystkich gatunkach, jak: rury kanalizacyjne gazowe, wodne, kompletne przewody dla zakładów turbi-



Huta Bismarka.

Huta posiada 3 wiekie piece, do tego 10 ogrzewaczy powietrza, hale odlewnicze, oddział kompresorów (dmuchaw) i oddział dla oczyszczania gazów wielkopiecowych. Piec I. i III. posiada wyciągi skośne, zaś piec II. wyciąg pionowy.

W oddziale pieców Martina znajduje się 6 pieców, z tego 5 o pojemności po 50 ton każdy i jeden piec o pojemności 20 ton.

Odlewnia stali dostarcza odlewy stalowe, aż do największych wymiarów i o najbardziej skomplikowanych kształtach. Obok zwyczajnych odlewów stalowych wykonuje również odlewy o bardzo wysokich własnościach wytrzymałościowych.

Jej specjalnością poza innymi są odlewy twarde.

Odlewnia dla żeliwa wykonuje odlewy żeliwne dla własnych potrzeb, przyczem szczególnie pokrywa zapotrzebowanie na kokile obydwu stalowni, oprócz tego wykonuje zamówienia obce.

Walcownia żelaza składa się z trzech szeregów walców ustawionych obok siebie. Pierwszy szereg składa się z wal-

cowni żelaza cienkiego z wstępną walcownią ciągłą, mającą po 2 grupy a 6 złożeń. Drugi szereg posiada walcownię wstępną z trzema złozeniami zwykłymi i jednym złozeniem wykończającym. Trzeci szereg ma wstępną walcownię (570) z jednym złozeniem i walcownię kończącą z 3 złozeniami.

Na walcowniach tych walcuje się żelazo okrągłe od 28—55 mm, żelazo kwadratowe od 27—55 mm, żelazo płaskie od 45—104 mm szerokości i 4—20 mm grubości, żelazo bandażowe dla walcowni rur od 90—130 mm.

W walcowni dla zimnej przeróbki żelaza znajduje się 48 złożeń walcowych. Do tego oddziału należy apretura wyrobów, polegająca na żarzeniu i bajcowaniu.

Walcownia rur wyrabia rury zgrzewane o średnicach 13—33 mm.

Fabryka podków posiada 6 pras, z tego 3 lekkie i 3 ciężkie. Wszystkie systemy są wyposażone w odpowiednie złozenia walcowe. Wykonuje się żelazo handlowe we wszystkich wielkościach.

Produkcja miesięczna wynosi od 400 do 500 ton.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



POLSKIE TOWARZYSTWO ELEKTRYCZNE P. T. E.

SPÓŁKA AKC. WARSZAWA, JEROZOLIMSKA 71. TEL. 50-80, 91-58 i 220-77.

Własne fabryki maszyn elektrycznych.

Fabryka w Katowicach, ul. Krakowska 11 tel. 482, wykonuje silniki trójfazowe do 270 KM., transformatory do 1000 K.V., maszyny i aparaty do oświetlania wagonów.

FABRYKA W WARSZAWIE, UL. TERESPOLSKA 48. TEL. 505-10.

nowych o największych spadkach, kształtki rurowe, oraz wykonywane być mogą wszelkie inne roboty zgrzewane.

8. Fabryka podków wyciąganych.

9. Stalownia specjalna z piecami tyglowymi i elektrycznymi łącznie z młotami, prasami, walcownią stali, apreturą prętów, wyciągarnią profilów. Ma ona warsztaty do apretury: pierwszorzędnej stali narzędziowej dla wszystkich celów, stali szybkoosprawniej, stali na magnety, gotowych frezów ze stali szybkoosprawniej i wiertel spiralnych, stali na świdry do kamienia nawet najwyższej twardości, wiertel wysokostopowych, stali konstrukcyjnych do budowy samochodów i samolotów (jak: koła zębate, wały korbowe, łączniki, wały sterujące i t. p.), płyt pancernych, stali profilowej dla łopatek turbinowych, ciążonej stali wszystkich gatunków, stali srebrzystej, drutu stalowego, gotowych walców ze stali lanej do walcowania na zimno metali i stali, gotowych ostrzy do noży, oraz części kutych dla budowy samochodów i części maszyn.

Zakłady huty zajmują równo 130 ha terenu, który połączony jest z kolejami państwowymi ośmioma normalnymi torami. Poza tym dwoma torami połączony jest z siecią kolejki wąskotorowej.

W tym zakresie jakoteż i w technicznych urządzeniach, które należą do najmniejszych, zajmuje Huta Bismarka dzisiaj w górnośląskim przemyśle, kierownicze stanowisko i to nie tylko pod względem ilości produkcji, ale szczególnie pod względem jej pierwszorzędnej jakości.

Kierownikami Huty Bismarka są pp.: generalny dyrektor Robert Scherff i generalny dyrektor Claus Kallenborn.

Huta Bismarka dzieli się na trzy oddziały: Oddział dolny (Unterwerck), oddział górny (Oberwerck) i Huta „Falwa”.

1. ODDZIAŁ DOLNY.

Oddział dolny ma dwie stalownie, martinownię i odlewnię stali; poza tym należą do niego oddziały młotów i pras, walcownia stali i cienkiej blachy, jakoteż należne do tego oddziały poboczne.

W Martinowni znajduje się 6 pieców Martina, wyrabiających głównie materiał specjalny na blachy do głębokiego tłoczenia, na dynamo i kotłowe.

W odlewni stali są 4 piece martinowskie o pojemności 8–12 ton, 3 piece elektryczne (syst. Heroult), o pojemności 2, 4 i 8 ton, dalej 2 piece tyglowe z odpowiednimi piecami wstępными dla stopów żelaznych.

Oddział młotów i pras do kucia grubych bloków, wyposażony jest w ciężkie młoty parowe o sile uderowej do 2000 kg i w prasy hydrauliczne do 1200 ton ciśnienia. Poza tym ma ten oddział większą ilość mniejszych młotów, osiem potężnych młotów tarczowych o sile uderowej od 500–2000 kg, oraz kilka wielkich pras śrubowych.

Walcownia stali dzieli się na: a) walcownię bloków, mającą trzy złożenia po trzy walce (stąd nazwa „trio”), przy czym średnica walców wynosi 660 mm i złożenie walców wykończających; b) walcownię o dwóch złożeniach walców trio, mających średnicę 550 mm; c) walcownię cienkiego żelaza. Na tej ostatniej walcuje się stal o przekroju okrągłym, kwadratowym i prostokątnym (płaskie żelazo), od 3 mm w górę, przy szerokości od 13–40 mm.

W walcowni cienkiej blachy ustawione jest złożenie walców trio, do walcowania bloków, złożenie trio dla wykończenia, złożenie dla równania, oraz 5 kompletnych walcowni do walcowania blachy. Z tych ostatnich dwie walcownie blachy posiadają po 5 złożeniach walców 2 następn

razem 8 złożeniach zaś jedna walcownia jest zwrotną i może posiadać 2, względnie 3 złożenia walców.

W walcowni tej znajdują się liczne urządzenia, ułatwiające wykończenie blachy.

2. ODDZIAŁ GÓRNY.

W górnym oddziale znajdują się wielkie walcownie: walcownia bloków, walcownia grubej blachy z walcownią blachy cienkiej, walcownia rur bez szwu z oddziałem zgrzewania gazem wodnym. W wielkiej hali walcowni wstępnej dla blach i żelaza, stoją 3 złożenia walców obok siebie, jedno złożenie walców (800) trio, pędzone maszyną parową (tandem) z kołem zamachowym o sile 1250 KM, jedno złożenie duo (dwa walce 1200), pędzone maszyną parową, zwrotną, o sile 11000 KM i walcownia trio (630) z pięcioma złożeniami i napędem maszyną parową tandem z kołem zamachowym o sile 1600 KM.

Do ogrzewania bloków mniejszych i większych służy Siemens regeneratorowy piec węglowy i dwa podwójne, jakoteż jeden pojedynczy piec kuźniczy, opalane ośmioma generatorami.

Obok ciężkich walcowni znajduje się oddział wyrobu rur, składający się z walcowni rur bez szwu i oddziału dla zgrzewania gazem wodnym.

Walcownia rur ma 3 walcownie. Walcownia pierwsza, składa się ze złożenia walców skośnych (syst. Mannesmann) i walcowni ciągłej (syst. Fassel). Dostarcza ona rury bez szwu o średnicy od 42–75 mm w ilości 2000 ton miesięcznie. Druga walcownia jest podobnie urządzona, posiada jednak dwa złożenia walców mimośrodowych, mające hydrauliczne urządzenie do zbliżania walców i powietrzne zabezpieczenie.

Na tej walcowni wykonywa się rury bez szwu o średnicy od 76 do 146 mm i długości 16 m. Miesięczna produkcja wynosi ok. 200 ton. Dalsze złożenie walców jest również systemu Mannesmanna i posiada złożenie pendulowe (syst. Briede) również z hydraulicznym urządzeniem do zbliżania walców. Na tej walcowni wykonywa się rury od 146–310 mm średnicy przy produkcji miesięcznej w ilości 200 ton.

W oddziale dla zgrzewania gazem wodnym, wyrabiane są przez zgrzewanie rury różnych wymiarów. Znajduje się tam sześć urządzeń do zgrzewania. Rury ogrzewa się gazem wodnym, zaś zgrzewa na automatycznych młotkach. W obrzymych halach, obok oddziału zgrzewania ustawiony jest cały szereg specjalnych tokarek, służących do toczenia rur wiertniczych.

3. HUTA „FALWA”.

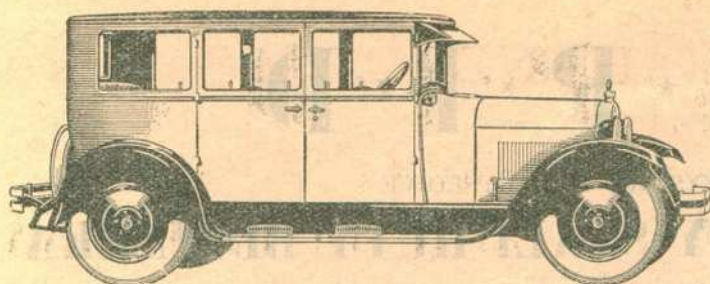
Huta „Falwa” sama dla siebie przedstawia pokaźny obiekt hutniczy, który wychodząc z rudy i węgla wytwarza cały szereg gotowych fabrykatów i to nie tylko dla swoich potrzeb, ale wykonując cały szereg półfabrykatów, oddaje ich część Hucie Bismarka. Posiada ona: koksownię, wielkie piece, piece Martina, oddział odlewów stalowych i żeliwnych, walcownię dla żelaza w stanie zimnym, walcownię rur i fabrykę podków.

Koksownia ma 4 grupy pieców koksowniczych, z których I. i II. grupa ma 40 komór, III. grupa 50 komór, IV. grupa 32 komór. Piece grupy I, II i III. leżą jeden za drugim zaś piece grupy IV. leżą obok pieców grupy III.

Każda grupa posiada maszynę do ubijania węgla, oraz maszynę do napełniania i wypróżniania pieca.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl





DODGE BROTHERS SPECIAL SEDAN

PRÓBNE JAZDY NIE OBOWIĄZUJĄ DO KUPNA

Najlepszy i najpopularniejszy
amerykański wóz pierwszej
jakości.

5 — 7 siedzeń w pierwszo-
rzednem wykonaniu.

Znaleziono na: www.magemar.com.pl



STALE NA SKŁADZIE W FIRMIE

„Auto - Przybory”

„AUTOBEDARF”

Katowice, ul. Młyńska 1. Telefon 3.

Towarzystwo Akcyjne Wyrobów Wełnianych
F. WILHELMA SCHWEIKERTA
w m. Łodzi



APARAT KĄPIELOWY (HYGIENICZNY) „HELIOS” DLA PAŃ
POLECANY PRZEZ LEKARZY-SPECJALISTÓW CAŁEGO ŚWIATA

Prospekty oraz dokładne opisy przesyłamy na żądanie bezpłatnie.

SPRZEDAJEMY NA RATY KILKUMIESIĘCZNE

GENERALNA REPREZENTACJA

Firmy HELIOS, Wiedeń
ANTONI SOLYGA

KATOWICE, UL. GLIWICKA 17. TELEF. 119.